Innoveren in de deeleconomie

Een inventarisatie van kansen en belemmeringen die innovatieve investeringen in de deeleconomie, op het gebied van groene groei, (on)mogelijk maken

Opdrachtgever
Ministerie van Economische Zaken

Opdrachtnemer
shareNL

November 2015

Innoveren in de deeleconomie

Opdrachtgever
Ministerie van Economische Zaken
Prinses Beatrixlaan 2 | 2595 AL | Den Haag
Postbus 93144 | 2509 AC| Den Haag

Opdrachtuitvoering
shareNL
Pieter van de Glind | projectleiding & uitvoering
Pieter@shareNL.nl | 06 37 41 04 00

Harmen van Sprang | uitvoering
Harmen@shareNL.nl | 06 30 98 79 00

Pieter de Jong | uitvoering
Pieterdj@shareNL.nl | 06 18 98 41 49

Looptijd
Juni t/m november 2015

shareNL
Keizersgracht 264
1016 EV Amsterdam
shareNL.nl
info@shareNL.nl
06 37 41 04 00

Achtergrond

De deeleconomie staat op de politieke agenda. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu is er een Green Deal Autodelen ondertekend en heeft het Planbureau voor de Leefomgeving de milieu-impact van autodelen onderzocht.[1] In de kamerbrief: ‘Ruimte voor vernieuwing door toekomstbestendige wet- en regelgeving’, van 20 juli 2015,[2] stelt minister Henk Kamp van Economische Zaken: “Gezien de economische potentie van deze ontwikkelingen, is het als overheid van belang, vernieuwing te faciliteren en te kijken hoe om te gaan met mogelijke risico’s.” In de ‘Tussenbalans Groene Groei 2015’ stelt het kabinet met extra energie na te zullen gaan “waar het met regelgeving gewenste ontwikkelingen kan stimuleren dan wel belemmeringen wegnemen[3]”. In deze context worden er twee onderzoeksrapporten gelijktijdig gepubliceerd.

Dit rapport: kansen en belemmeringen deeleconomie

Dit rapport betreft een onderzoek in het kader van het programma ‘Ruimte in Regels voor Groene Groei’. Het programma ‘Ruimte in Regels’ kijkt naar belemmeringen en kansen voor ondernemers, die innovatief willen investeren in groene groei. De deeleconomie is één van de thema’s van het programma. Dit rapport biedt een heldere beschrijving van het fenomeen deeleconomie en toont de kansen en belemmeringen die innovatieve investeringen in de deeleconomie, op het gebied van groene groei, (on)mogelijk maken. Daarnaast worden punten benoemd waar wijziging van regelgeving nodig is, om kansrijke innovaties in de deeleconomie te laten slagen.

Resultaat: een overzicht van kansen en belemmeringen in de deeleconomie voor innovatieve investeringen van ondernemers in groene groei, met bijbehorende handelingsperspectieven.

IenM publicatie: milieu-impact deeleconomie

Dit rapport is gebaseerd op een verkennend onderzoek, uitgevoerd voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar de deeleconomie. Het verschaft heldere definities en conceptualisering van het fenomeen en geeft een uitgebreid overzicht van de stand van zaken van de Nederlandse deeleconomie. Daarnaast geeft dit rapport inzicht in de milieu-impact van de deeleconomie en toont het aan hoe de deeleconomie aansluit op bestaande beleidsprogramma’s, zoals het programma VANG (Van Afval Naar Grondstof).[4] Tot slot biedt dit rapport handelingsperspectieven, die kunnen leiden tot een positieve bijdrage van de deeleconomie voor het milieu en, in mindere mate,

1) Kamerstukken II Kenmerk 2015Z10245/2015D20980 en kenmerk IENM/BSK-2015/113797 www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/06/29/kansen-en-onzekerheden-van-autodelen/kansen-en-onzekerheden-van-autodelen.pdf

2) Kamerstukken II Overheidsidentificatienr 00000001003214369000; Kenmerk AEP / 15079841 www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/07/20/tk-brief-ruimte-voor-vernieuwing-door-toekomstbestendige-wet-en-regelgeving

3) Kamerstukken II Overheidsidentificatienr 00000001003214369000; Kenmerk DGBI-GGBBE / 15044721 www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/06/18/tussenbalans-groene-groei-2015

handelingsperspectieven inzake de sociale en economische impact van de deeleconomie.

Resultaat: een overzicht van handelingsperspectieven, die bij de verwachte ontwikkeling van de deeleconomie, de vanuit de transitie naar circulaire economie gewenste impact op milieu en grondstoffen, kunnen helpen versterken.

4) Kamerstukken II Kenmerk IenM/BSK-2015/68748
www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/04/15/voortgangsrapportage-van-afval-naar-grondstof

Samenvatting

Dit rapport beschrijft een onderzoek naar de kansen en belemmeringen die innovatieve investeringen in de deeleconomie, op het gebied van groene groei, (on)mogelijk maken. Hiertoe zijn er verschillende rondetafelbijeenkomsten georganiseerd en interviews afgenomen met ondernemers, wetenschappers, juristen, vertegenwoordigers van bedrijven en overheden, actief in of rondom de deeleconomie. In deze samenvatting worden de voornaamste handelingsperspectieven geschetst.

De deeleconomie levert bijdrage aan groene groei, maar de potentie kan beter benut worden. Dit kan door te kijken naar kansen en belemmeringen. Deze ontstaan door de vervaging van de grens tussen producenten en consumenten, en door verschuiving van bezit naar gebruik. Hierbij ontstaan nieuwe risico's en vragen rondom aansprakelijkheid, fiscaliteit en mededinging. In de kern voorziet dit rapport een rol voor de overheid op vier onderdelen. Eén, zorg voor helderheid over de huidige regelgeving en hoe deze van toepassing is op de deeleconomie. Twee, bied experimenteerruimte. Drie, monitor de ontwikkeling en waarborg publieke belangen. Vier, pak de in dit onderzoek geïnventariseerde belemmeringen op.

Begripsbepaling van de deeleconomie

De term 'deeleconomie' wordt doorgaans gebruikt als duider voor een breed pallet aan "economische systemen van decentrale netwerken en marktplaatsen die de waarde van onderbenutte goederen en diensten ontsluiten door vraag en aanbod direct bij elkaar te brengen waardoor traditionele institutionele tussenpersonen overbodig raken". Internationaal wordt dit fenomeen collaborative economy genoemd.[5]

In het kader van groene groei richt dit onderzoek zich specifiek op de goederen-, energie- en mobiliteitsmarkten, inclusief het delen van parkeerplaatsen.

Voornaamste handelingsperspectieven

De traditionele rollen van, en verhoudingen tussen de overheid, het bedrijfsleven en de consument veranderen. De overheid krijgt te maken met een nieuw soort bedrijven, die opereren als digitaal platform. Diezelfde platformen bieden consumenten de kans om met slechts enkele muisklikken producent te worden. De 'producerende consument' is een directe concurrent voor het bestaande bedrijfsleven. Dit leidt tot innovatie, waarbij bestaande bedrijven nieuwe producten en diensten ontwikkelen, maar er bestaat ook een risico op een ongelijk speelveld tussen het 'privéaanbod' en het zakelijke aanbod. Op de lange termijn kan de ontwikkeling leiden tot een normverschuiving in de samenleving van privébezit naar gedeeld bezit en gedeelde toegang tot producten. Wat dit bete-

5) Twee stromen uit de collaborative economy krijgen momenteel veel aandacht. De 'goederenstroom': een economisch systeem, waarbij consumenten elkaar gebruik laten maken van hun onderbenutte consumptiegoederen, eventueel tegen betaling. De 'dienstenstroom': een economisch systeem, waarbij banen, klussen en diensten verbonden worden met onafhankelijke aannemers, waardoor er werk en diensten op afroep aangeboden kunnen worden, doorgaans tegen betaling

kent voor de overheid vormt de kern van dit rapport.

De kansen, belemmeringen en handelingsperspectieven beschreven in dit rapport concentreren zich op de driehoek gevormd door overheid, consumenten en het bedrijfsleven. Er worden vier voor de overheid relevante categorieën beschreven, aangevuld door ontwikkelingen binnen de markt waarbij een rol voor de overheid niet perse noodzakelijk wordt geacht.

1. Groene groei en deeleconomie

De deeleconomie zorgt voor betere benutting van bestaande goederen. Het gevolg hiervan is dat de deeleconomie in algemene zin een positieve impact heeft op het milieu. Daarom is verdere groei van de deeleconomie wenselijk. De overheid kan op twee manieren bijdragen aan groei van de deeleconomie. De overheid zou de bekendheid van de mogelijkheden die de deeleconomie biedt, kunnen vergroten door middel van voorlichting binnen bestaande overheidskanalen, en door vanuit de overheid actief deel te nemen. Dit kan door stilstaande capaciteit van de overheid te inventariseren en deze capaciteit intern en extern te ontsluiten via deelplatformen. Daarnaast zou het aanbod van deelplatformen overwogen kunnen worden bij aanbestedingen en losse aankopen.

2. Consumentenbelangen

Zaken als aansprakelijkheid, fiscaliteit en mededinging worden geregeld met wetten en regels, die onderscheid maken tussen consument en producent, privépersoon en ondernemer. De ontwikkeling van deeleconomie-initiatieven resulteert in een vervagende grens tussen deze traditionele rollen. Hierdoor ontstaan op deze thema's nieuwe vraagstukken die opnieuw afgewogen dienen te worden, met oog voor belangen als veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid. Het is hierbij van belang om de aard en schaalgrootte van deeleconomie-initiatieven scherp te hebben. Vervolgens is het van belang om helderheid te scheppen en te communiceren naar burgers actief in de deeleconomie, die nu vaak in onwetendheid verkeren over de eigen risico's en verantwoordelijkheden. Een voorbeeld is de verwarring bij consumenten over het afdragen van BTW.

3. Bedrijfsbelangen

Ondernemingen uit de deeleconomie, zoals Airbnb en Snappcar, zijn doorgaans te typeren als digitale platformen. Dit vergt een andere benadering vanuit de overheid. Daar waar traditioneel ondernemingen gereguleerd worden, die zelf eigenaar zijn van de productiemiddelen en het personeel en daarmee het aanbod verzorgen, ontstaan er nu steeds meer platformen die feitelijk geen middelen bezitten en die via de digitale weg vraag en aanbod bij elkaar brengen. Dit roept allerlei vragen op die relevant zijn voor de overheid. Bijvoorbeeld op het gebied van aansprakelijkheid als er iets mis gaat bij een transactie.

Voor bestaande deeleconomie-initiatieven is het moeilijk om in te schatten welke fiscale en juridische consequenties op hen van toepassing zijn. Een manier om tot een andere benadering te kunnen komen, is het faciliteren van experimenteerzones gebaseerd op doelregulering. Zo kunnen marktpartijen testen of zij op nieuwe manieren invulling kunnen geven aan de doelen achter de bestaande regelgeving. Een 'klassiek' voorbeeld vormt de taximeter die mogelijk overbodig raakt dankzij app- en gps-technologie. Verder zouden deelplatformen benut kunnen worden bij de uitvoering van publieke taken. Ook zou er belasting geïnd kunnen worden via de platformen. Om helderheid te verschaffen kan de overheid zorgen voor een informatieloket voor ondernemers, dat duidelijkheid biedt over de juridische en fiscale kaders, die van toepassing zijn bij deze nieuwe handels- en organisatievormen.[6] Dit is van belang om een vertaalslag te maken tussen de termen die gehanteerd worden binnen de deeleconomie, en de juridisch termen die gehanteerd worden binnen de wet.

4. De markt

In de verschillende markten waarbinnen er activiteiten zijn op het gebied van de deeleconomie, kan er een ongelijk speelveld ontstaan tussen het bestaande business-to-consumer aanbod en het nieuwe consumer-to-consumer aanbod gefaciliteerd door digitale platformen. In verschillende markten is een reële kans op oneerlijke concurrentie tussen deze platformen en bestaande bedrijven. Bijvoorbeeld bestaande hotels en Airbnb. De overheid kan een gelijk speelveld waarborgen door middel van standaardisatie: bestaande regelgeving expliciet van toepassing verklaren op nieuwe platformen. Een alternatief voor standaardisatie is innovatie: nieuwe standaarden ontwikkelen in samenwerking met de marktpartijen (zowel de nieuwe digitale platformen als het bestaande bedrijfsleven). Ook het ontwikkelen van nieuwe vergunningen kunnen hier een rol in spelen.

5. Ontwikkelingen binnen de markt

Binnen de markt is er behoefte tot samenwerking. Bijvoorbeeld op het gebied van verzekeringen, marketing, vertegenwoordiging en integratie tussen verschillende diensten.

Behalve de activiteiten van shareNL, dat sinds 2013 als onafhankelijk kennis en netwerkplatform het bedrijfsleven, start-ups, overheden en kennisinstellingen adviseert en begeleidt, zijn er nog een aantal andere initiatieven en samenwerkingsverbanden in oprichting:

- Een vereniging van Nederlandse deelplatformen die de belangen van de leden wilt vertegenwoordigen.[7]
- Een landelijk 'Sharing City' platform waar proefprojecten op het gebied van de deeleconomie in en voor verschillende steden inzichtelijk worden gemaakt. Voor deelnemende ministeries vormt

6) Zie hoofdstuk 1 voor een verdere toelichting op de handels- en organisatievormen.

7) Op het moment van publiceren heeft deze vereniging, afgezonderd van de initiatiefnemers Floow2 en Croqqer, nog geen leden. Zie: www.deelplatformen.nl/

het landelijke Sharing City platform een proeftuin vol casussen die benut kunnen worden voor het vormen of wijzigen van wet- en regelgeving.[8]

- De Green Deal Autodelen, met als doel 100.000 deelauto's in Nederland in 2018.[9]

De behoefte tot samenwerking zal grotendeels door bestaande initiatieven ingevuld worden. Mogelijk kan de overheid de ontwikkeling van de deeleconomie accelereren door bestaande initiatieven gericht op samenwerking te faciliteren.

8) Het landelijke Sharing City platform is een project van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninksrijksrelaties in samenwerking met shareNL

9) www.greendeals.nl/wp-content/uploads/2015/06/GD183-Autodelen.pdf

0.2 Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1

Deeleconomie en groene groei

De term ‘deeleconomie’ wordt doorgaans gebruikt als duider voor een breed pallet aan “economische systemen van decentrale netwerken en marktplaatsen, die de waarde van onderbenutte goederen en diensten ontsluiten door vraag en aanbod direct bij elkaar te brengen, waardoor traditionele institutionele tussenpersonen overbodig raken”. Wereldwijd gebruiken experts hiervoor de term ‘collaborative economy’, maar ook de term ‘sharing economy’ is populair.

Initiatieven uit de collaborative economy kunnen gecategoriseerd worden aan de hand van handelsvormen (kopen, huren, lenen, geven, ruilen, delen), organisatievormen (peer-to-peer, business-to-business, coöperatieven, peer-to-business-to-peer) en markten (goederen, ruimte, mobiliteit, energie, geld, kennis, diensten).

Twee stromen uit de collaborative economy krijgen momenteel veel aandacht. De deeleconomie: een economisch systeem, waarbij consumenten elkaar gebruik laten maken van hun onderbenutte consumptiegoederen, eventueel tegen betaling. De on-demand economie: een economisch systeem, waarbij banen, klussen en diensten verbonden worden met onafhankelijke aannemers, waardoor er werk en diensten op afroep aangeboden kunnen worden, doorgaans tegen betaling.

In dit onderzoek wordt gebruikt gemaakt van de brede definitie van de deeleconomie, tenzij anders aangegeven.

In het kader van groene groei[10] richt dit onderzoek zich specifiek op de goederen-, energie- en mobiliteitsmarkten, inclusief het delen van parkeerplaatsen.

10) Groene groei is het bevorderen van economische groei, terwijl de vervuiling afneemt, grondstoffen efficiënter worden gebruikt en de beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen op niveau blijft.

De definitie van de deeleconomie

De ‘deeleconomie’ geniet een steeds grotere bekendheid. De term en bedrijven die ermee geassocieerd worden, verschijnen bijna dagelijks in de media. Het is echter niet altijd even duidelijk wat wel en wat niet tot de deeleconomie behoort. Dit hoofdstuk geef duiding aan het fenomeen deeleconomie.

De deeleconomie is onderdeel van een groter geheel van nieuwe economische systemen, dat door het merendeel van de internationale experts de collaborative economy genoemd wordt, en waar bijvoorbeeld ook on-demand diensten als Uber en Helpling onderdeel van zijn. Een andere veelgebruikte internationale term is de sharing economy, een term die net als het woord ‘deeleconomie’ in Nederland, vaak niet beschreven wordt als onderdeel, maar foutief wordt gebruikt als duider voor het gehele fenomeen collaborative economy. De volgende paragrafen beschrijven eerst de collaborative economy en vervolgens de relevante onderdelen.

De collaborative economy bestaat uit “economische systemen van decentrale netwerken en marktplaatsen, die de waarde van onderbenutte goederen en diensten ontsluiten door vraag en aanbod direct bij elkaar te brengen, waardoor traditionele institutionele tussenpersonen overbodig raken”.[11]

Initiatieven uit de *collaborative economy*, kunnen gekarakteriseerd worden aan de hand van drie factoren: wie handelen met elkaar (organisatievormen), hoe geven ze de transactie vorm (handelsvormen) en om wat voor product of dienst gaat het (markten).

Organisatievormen

De meest bekende vorm is de peer-to-peer, ofwel ‘persoon-tot-persoon’ marktplaats, waar bezoekers in staat gesteld worden om vraag en aanbod direct bij elkaar te laten komen. Bijvoorbeeld een app of website waar mensen spullen kunnen lenen van mensen die die spullen tijdelijk niet nodig hebben. De moeder van de online peer-to-peer marktplaatsen in Nederland is het welbekende Marktplaats.nl, waar miljoenen Nederlanders onderling spullen aan elkaar verkopen.

Een variant is de business-to-business marktplaats. Hier worden op eenzelfde wijze bedrijven in staat gesteld om onderling producten en diensten te verhandelen. Bijvoorbeeld ziekenhuizen die onderling medische apparatuur verhuren. Of een bedrijventerrein waar de verschillende bedrijven onderling overcapaciteit verhuren.

Daarnaast is ook de coöperatie als organisatievorm bezig aan een comeback in de samenleving. Een coöperatie is volgens het woordenboek een vorm van zelforganisatie van producenten of verbruikers, gericht op het vergroten van economische macht en het behalen van schaalvoordeel. Dit gaat zeker op voor veel van de traditionele coöperaties zoals Achmea en de Rabobank, die inmiddels enorm groot zijn geworden. Er ontstaan nu nieuwe coöperaties gericht op het voorzien in een eigen behoefte, door als groep een product of dienst te creëren.

11) collaborativeeconomy.com

Bijvoorbeeld een groep zzp'ers, die elkaar en zichzelf verzekeren in een Broodfonds of een aantal buren, die gezamenlijk investeren in zonnepanelen.

Tot slot is er nog de snel aan populariteit winnende peer-to-business-to-peer, ofwel de 'persoon-tot-bedrijf-tot-persoon' marktplaats. Hier ontmoeten de vrager en aanbieder elkaar niet, maar treedt er een tussenpersoon op. Een voorbeeld van een tussenpersoon is de ondernemer die de woningen van particulieren verhuurt aan andere particulieren, terwijl ze op vakantie zijn.

Handelsvormen

Binnen de collaborative economy zijn alle denkbare handelsvormen mogelijk: kopen, huren, lenen, geven, ruilen, delen.

Markten

Binnen de Nederlandse collaborative economy zijn zeven markten te onderscheiden waarin transacties plaatsvinden: goederen, ruimte, mobiliteit, energie, geld, kennis, diensten.

Goederen, bijvoorbeeld:
Peerby, 3D Hubs, Deelit, Jipio, REWEAR, Marktplaats.nl, Ebay, iKringloop, Ik Geef Weg.

Ruimte, bijvoorbeeld:
Airbnb, Huizenruil.com, Seats2Meet, LabForRent, DesksNear.Me, Parkyourcar, JustPark.

Mobiliteit (inclusief logistiek), bijvoorbeeld:
Blablacar, Uber, MyWheels, Snappcar, MyWays, Barqo.

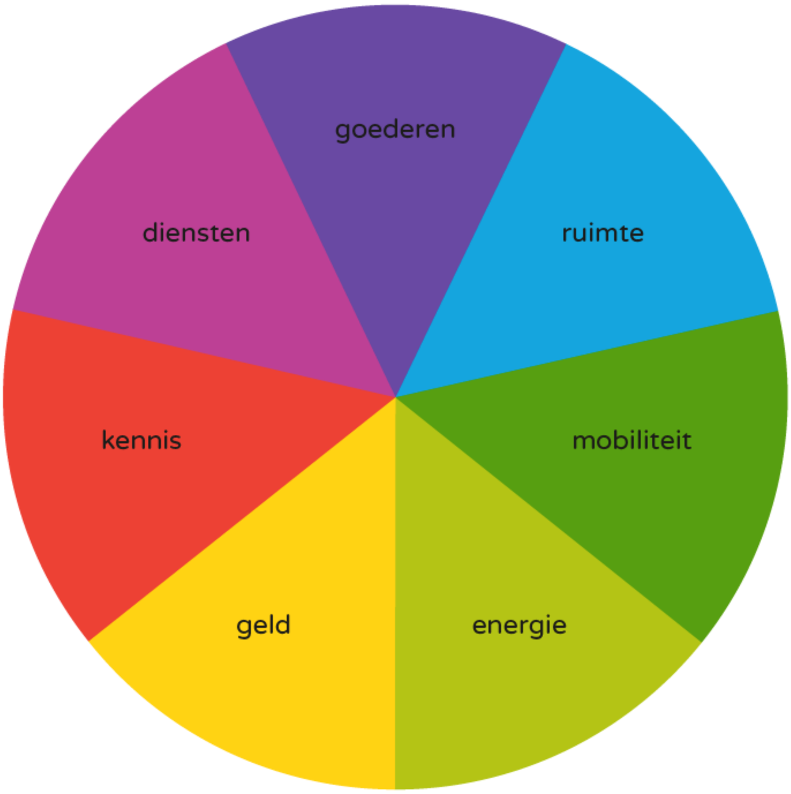
Energie, bijvoorbeeld:
Vandebron, de Windcentrale, Zonnepanelendelen.

Geld, bijvoorbeeld:
Oneplanetcrowd, Geldvoorelkaar.nl, Zopa, Lending Club, Broodfonds, Friendsurance.

Kennis, bijvoorbeeld:
Konnektid, BrownCow, Universiteit Van Nederland, Wikipedia.

Diensten, bijvoorbeeld:
Thuisafgehaald, Croqqer, Werkspot.nl, Pawshake, Wehelpen, Withlocals, ZorgVoorElkaar, Helpling.

1.1



Schematische weergave van de 7 markten van de Nederlandse deeleconomie

Checklist karakteriseren collaborative economy en deeleconomie initiatieven:

1) Wat is de organisatievorm?
2) Welke handelsvormen zijn er te onderscheiden?
3) In welke markt is het initiatief actief?

Stromen binnen de collaborative economy

Zoals hierboven beschreven, bestaat de collaborative economy uit decentrale netwerken en marktplaatsen die de waarde van onderbenutte goederen en diensten ontsluiten, door vraag en aanbod direct bij elkaar te brengen. De grootste verwarring in het hedendaagse debat is dat zowel de goederen, als de diensten onder de brede noemer 'deeleconomie' geschaard worden. Dit is problematisch, omdat de goederen en diensten economieën van elkaar verschillen, elk met een eigen aard en eigen implicaties voor wet- en regelgeving, verzekeringen en belastingen. Op dit moment staan er twee stromen binnen de collaborative economy in de schijnwerpers: de 'nauwe definitie' van de deeleconomie aan de goederenkant, en de 'on-demand economie' aan de dienstenkant.

De deeleconomie (nauwe definitie) is een economisch systeem, waarbij consumenten elkaar gebruik laten maken van hun onderbenutte consumptiegoederen, eventueel tegen betaling. Denk aan het delen van spullen via Peerby of Jipio, het huren van een appartement via Airbnb, een auto via Snappcar of een boot via Barqo, of het tijdelijk ruilen van een woonruimte via Huizenruil of Home-exchange. De 'oudere broer' van de deeleconomie is de tweedehandseconomie: een economisch systeem waarbij consumenten consumptiegoederen geven, ruilen of verkopen. Denk bijvoorbeeld aan Markt,plaats.nl, of de iKringloop app.

De on-demand economie is een economisch systeem, waarbij banen, klussen en diensten verbonden worden met onafhankelijke aannemers, waardoor er werk en diensten op afroep aangeboden kunnen worden, doorgaans tegen betaling. Denk aan het afnemen of aanbieden van een taxirit via Uber, schoonmaakdiensten via Helpling, klusjes via Croqqer, rondleidingen via Withlocals, advies via Pawshake, maaltijden via Thuisafgehaald, zorgdiensten via WeHelpen en ZorgVoorElkaar of klusjes door professionals via Werkspot.nl.

Verhouding brede en nauwe definitie deeleconomie en on-demand economie

	Collaborative economy = Deeleconomie brede definitie	Deeleconomie nauwe definitie	On-demand economie
Organisatievormen	Peer-to-peer Business-to-business Coöperatief Peer-to-business-to-peer	Peer-to-peer Peer-to-business-to-peer	Peer-to-peer Coöperatief
Markten	Goederen Ruimte Mobiliteit Energie Geld Kennis Diensten	Goederen Ruimte Mobiliteit	Mobiliteit Energie Geld Kennis Diensten
Handelsvormen	Kopen Huren Lenen Geven Ruilen Delen	Huren Lenen	Kopen Geven Ruilen

Schaal dankzij de mogelijkheden van online

De collaborative economy bestaat ook offline. Mensen verhandelen onderling al eeuwenlang allerlei goederen en diensten. Tot op de dag van vandaag bestaan er allerlei ruil-, rommel- en tweedehandsmarkten. Maar ook openbare boekenkasten en ruilhuisjes, waar individuen vrijelijk boeken in kunnen zetten en uit kunnen halen. Ook lenen mensen regelmatig offline spullen uit aan buren of logeerbedden aan vrienden en familie.

Het grote verschil wordt gemaakt door de mogelijkheden van het internet. De eeuwenoude collaborative economy-voorbeelden beleven een schaalsprong dankzij de moderne technologie. Technologie die de transactiekosten om vraag en aanbod tussen individuen bij elkaar te brengen, aanzienlijk verlaagt, en die zorgt voor manieren om onbekenden te kunnen vertrouwen, waardoor deze persoon-tot-persooneconomie ook buiten de bestaande persoonlijke netwerken van mensen tot stand komt.

Meer over definities

www.mejudice.nl/artikelen/detail/wat-is-nu-eigenlijk-deeleconomie
www.nesta.org.uk/publications/making-sense-uk-collaborative-economy
www.collaborativeeconomy.com/

Business modellen variëren

Hoewel de initiatieven uit de collaborative economy allen voldoen aan de definitie, verschillen de business modellen flink. Variërend van bedrijven die een helder winstoogmerk – en soms aandeelhouders – hebben, tot sociale ondernemingen die naast financiële winst ook maatschappelijke winst nastreven, en organisaties die de winst van de onderneming delen met de eigen gebruikers en de planeet. Het sociale karakter dat vast hangt aan de term ‘deeleconomie’, zegt dus niets over de manier waarop ondernemingen binnen de collaborative economy georganiseerd zijn.

Verschil collaborative economy en de bestaande economie

Het voornaamste verschil tussen de collaborative economy en de rest van de economie is het eigendom van bezit. Binnen de collaborative economy zijn de producten en diensten, die verhandeld worden, in bezit van een individu. Buiten de collaborative economy worden net zo goed goederen verhuurd en diensten geleverd, maar hier bezit een bedrijf of andere organisatie de goederen en diensten. Kortom, binnen de collaborative economy vindt er handel plaats tussen privépersonen (consumer-to-consumer, ofwel peer-to-peer) of tussen bedrijven (business-to-business), buiten de collaborative economy vindt er handel plaats tussen bedrijven en privépersonen (business-to-consumer).

Kortom, wat is er nieuw aan de opkomst van de ‘deeleconomie’? Nieuw is dat consumenten op steeds grotere schaal onderling producten en diensten verhandelen, gefaciliteerd door internetplatformen.

1.4

Focus onderzoek in het kader van groene groei

Op basis van de relevantie van de verschillende markten in het kader van groene groei en de topsectoren, is er besloten om in het vervolg van dit onderzoek te focussen op goederen, mobiliteit, energie en parkeerplaatsen (onderdeel onroerende goederen).

Groene groei is het bevorderen van economische groei, terwijl de vervuiling afneemt, grondstoffen efficiënter worden gebruikt en de beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen op niveau blijft (Monitor Duurzaam Nederland 2014). Groene groei staat voor een absolute ontkoppeling tussen economische groei en milieudruk. Groen vormt een bron voor groei, als innovatiekracht ingezet wordt voor maatschappelijke uitdagingen in wereldmarkten (Global Challenges in Global Markets). Groene groei kent acht domeinen die, samen met relevante topsectoren, afbakening geven aan dit onderzoek. Dit is gedaan door op basis van de acht domeinen van groene groei en de topsectoren een selectielens te construeren, waarmee de relevantie van verschillende deeleconomiemarkten bepaald kan worden. De selectielens is opgenomen in Bijlage I.

De uitkomst van de selectielens leert dat vijf van de deeleconomiemarkten, ieder tenminste relevant zijn voor vier groene groei domeinen en/of topsectoren. De markten ‘geld’ en ‘kennis’ hebben een zeer beperkte directe relevantie. Tijdens een interactieve sessie met de klankbordgroep op 8 juli 2015 kwam de definitieve selectie tot stand.

De markt ‘ruimte’ valt af, omdat er binnen het ministerie van Economische Zaken al een onderzoek gaande is, waarin gekeken wordt naar het peer-to-peer verhuren van woonruimte. De dienstenmarkt wordt door de klankbordgroep beschouwd als het minst relevante van de overgebleven markten en wordt vanwege de haalbaarheid buiten beschouwing gelaten.

Zo is bepaald om het vervolg van het onderzoek te focussen op goederen, mobiliteit, energie en parkeerplaatsen.

Kansen, belemmeringen en handelingsperspectieven

De term ‘deeleconomie’ in dit hoofdstuk verwijst naar de brede definitie, tenzij anders aangegeven.

Uit Hoofdstuk 1 blijkt dat de traditionele rollen van, en verhoudingen tussen de overheid, het bedrijfsleven en de consument veranderen. De overheid krijgt te maken met een nieuw soort bedrijven die opereren als digitaal platform (Overheid-Bedrijfsleven)[12]. Diezelfde platformen bieden consumenten de kans om, met slechts enkele muisklikken, producent te worden, oftewel, een aanbieder van een product of dienst. De overheid krijgt daardoor te maken met een nieuw soort burger, een burger die niet alleen consumeert, maar ook produceert. Een burger die zijn of haar bezit, al dan niet tegen een financiële vergoeding beschikbaar stelt aan de maatschappij (Overheid-Consument). De ‘producerende consument’ is een directe concurrent voor het bestaande bedrijfsleven. De klassieke markt waarin bedrijven aanbod creëren en consumenten consumeren, schudt op haar grondvesten. Dit leidt tot innovatie waarbij bestaande bedrijven nieuwe producten en diensten ontwikkelen, maar er bestaat ook een risico op een ongelijk speelveld tussen het ‘privé aanbod’ en het zakelijke aanbod. Een van de fundamenten van dit risico is het goed kunnen onderscheiden, wanneer er sprake is van een ‘ondernemer’ en wanneer er sprake is van een privépersoon (Bedrijfsleven-Consument).

Uit Hoofdstuk 1 blijkt tevens dat de deeleconomie in brede zin, enorm divers is. Alles op juridisch gebied willen koppelen aan de deeleconomie is onwenselijk. Zelfs *binnen* een deeleconomiemarkt kan het juridisch kader dat van toepassing is, sterk wisselen. Zo is op ‘zonnepanelen delen’ bijvoorbeeld heel andere wet- en regelgeving van toepassing, dan op ‘windmolens delen’. In een van de sessies gaf een juriste aan: “Laat je niet gek maken door nieuwe woorden. Hoewel de deeleconomie als begrip relatief nieuw is bestaan er contracten die ook binnen de deeleconomie prima toegepast kunnen worden.”

12) Onderzoek opkomst digitale platforms aangekondigd in:
Tweede Kamerbrief Ruimte voor vernieuwing door toekomstbestendige wet- en regelgeving van 20 juli 2015;
Tweede Kamerbrief Voortgangsrapportage uitwerking visie op telecommunicatie, media en Internet van 23 december 2014.

De verhouding tussen overheid, bedrijfsleven en consumenten is binnen de deeleconomie anders dan in de 'klassieke' marktverhoudingen. Tegelijkertijd is het belangrijk om niet te spreken over 'de deeleconomie an sich', maar per deelplatform te bekijken wat er precies voor transacties plaatsvinden. Op basis van een inventarisatie onder ondernemers, wetenschappers, juristen en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en overheden, beschrijft dit hoofdstuk de voornaamste kansen en belemmeringen, met de bijbehorende handelingsperspectieven, die voortkomen uit de veranderende rollen en verhoudingen. Het uitputtende overzicht van alle kansen en belemmeringen opgehaald in dit onderzoek, is te vinden in Bijlage III.

De kansen, belemmeringen en handelingsperspectieven in het kader van groene groei concentreren zich op de driehoek gevormd door overheid, consumenten en bedrijfsleven. Er worden vijf categorieën beschreven:

1. Groene groei en deeleconomie
2. Consumentenbelangen (Overheid – Consumenten)
3. Bedrijfsbelangen (Overheid – Bedrijfsleven)
4. De markt (Overheid – Markt (Consumenten en Bedrijfsleven))
5. Ontwikkelingen binnen de markt

Groene groei en deeleconomie

Uit het onderzoek ‘Impact deeleconomie op milieudruk consumptie’[13], blijkt dat de deeleconomie zorgt voor een betere benutting van bestaande goederen. Het gevolg hiervan is dat de deeleconomie in algemene zin een positieve impact heeft op het milieu en grondstoffengebruik doet afnemen, terwijl gelijktijdig het gebruik van goederen en daarmee het aantal transacties, toeneemt. Rondom deze transacties ontstaan nieuwe business modellen, waarin toegang tot diensten van producten (in plaats van producten zelf) centraal staan. Daarom zorgen ondernemingen uit de deeleconomie voor groene groei, en is een verdere groei van de deeleconomie wenselijk.

Kans: Meedoen
Een groeiende deeleconomie is wenselijk in het kader van groene groei. Alle lagen van de overheid nemen deel aan het economisch verkeer. De meest directe manier om de deeleconomie te doen groeien is door overheden op alle niveaus aan te sluiten op deelplatformen. Overheden hoeven niet langer alles te bezitten, maar hetgeen wat de overheid bezit, bestaat per definitie uit publieke middelen en zou daarom zo goed mogelijk ‘gedeeld’ moeten worden.

Belemmering: Nieuwe mogelijkheden zijn nog onbekend
Het concept dat producten en diensten ook lokaal beschikbaar zijn en van buurtgenoten afgenomen kunnen worden, is nog relatief onbekend in Nederland. Hierdoor is het moeilijk voor nieuwe deelinitiatieven om van de grond te komen. Door burgers op de hoogte te brengen van de nieuwe mogelijkheden binnen de deeleconomie, kan groene groei gestimuleerd worden.

Handelingsperspectief

In dit onderzoek is er naast consumptiegoederen specifiek, gekeken naar de mobiliteit- en energiemarkten. Veel van de kansen, belemmeringen en handelingsperspectieven komen hieruit voort. Specifieke input over deze markten is te vinden in de bijlagen. Dit zijn enkele marktspecifieke zaken, die de overheid op zou kunnen pakken: zo benadrukken verschillende partijen dat autodelen, vanwege de positieve milieu-impact, meer steun verdient vanuit de overheid, net zoals dat bijvoorbeeld bij elektrisch rijden en het openbaar vervoer gebeurd. Op het gebied van energie zorgt greenwashing bij energieleveranciers voor een concurrentienadeel van marktpartijen die wel echt groene stroom leveren.

> De overheid zou de bekendheid van de mogelijkheden die de deeleconomie biedt, kunnen vergroten door middel van voorlichting binnen bestaande overheidskanalen, en door vanuit de overheid actief deel te nemen. Dit kan door stilstaande capaciteit van de overheid te inventariseren en deze capaciteit intern en extern te ontsluiten via deelplatformen. Daarnaast zou het aanbod van deelplatformen overwogen kunnen worden bij aanbestedingen en losse aankopen.

13) Onderzoek uitgevoerd voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Consumentenbelangen (Overheid-Consument)

De rigide scheidslijn tussen produceren en consumeren verdwijnt in een hoog tempo. De ontwikkeling van de deeleconomie versnelt de opkomst van de groep burgers, die niet (alleen) als werknemer, maar tevens op een flexibele wijze in zijn levensonderhoud voorziet. Het verhandelen van producten en diensten door burgers onderling is een fundamentele verandering. Aangezien de huidige economie en samenleving ingericht zijn op structuren met werkgevers en werknemers, en met producenten en consumenten, heeft deze verandering implicaties op verschillende taken van de overheid.

Belemmering: Grens ondernemer / privépersoon niet duidelijk
Een fundamenteel probleem is het vaststellen van de scheidslijn tussen een privépersoon en een onderneming. Er heerst onduidelijkheid over deze scheidslijn en deze onduidelijkheid kan mensen van deelgedrag weerhouden. Dit komt voornamelijk vanwege het risico op een verplichting om BTW af te dragen en vanwege de administratieve verplichtingen, die ondernemerschap met zich meebrengt. Dit zijn flinke belemmeringen voor mensen die incidenteel eigendommen verhuren via deelplatformen. Zo stelt een deeleconomieplatform: "Een van de belangrijkste aandachtspunten op dit moment, is de onduidelijkheid rond de belastingwetgeving. We krijgen hierover verschillende signalen, er wordt geen duidelijkheid geboden vanuit de Belastingdienst.[14] Dit schrikt (potentiële) deelnemers af en staat zo de verdere ontwikkeling van de deeleconomie in de weg. Veel mensen beginnen er simpelweg niet aan, wanneer ze niet precies weten welke consequenties het heeft voor hun belastingaangifte. Het is dus erg gewenst dat die duidelijkheid er komt."

Belemmering: Burger verkeert in onwetendheid over risico's en verantwoordelijkheden
Signalen vanuit de overheid en de groei van nieuwe deelplatformen kunnen bij burgers het gevoel opwekken dat nieuwe diensten veilig zijn. Sommige websites presenteren zichzelf als *officieel* platform of orgaan (zoals de Nederlandse Vereniging van Deelplatformen). Andere platformen maken gebruik van de bekende termen zoals 'huren en lenen' of 'gratis', terwijl de overeenkomsten die hieraan ten grondslag liggen modificaties zijn van de bekende overeenkomsten en misschien zelfs als onbenoemde overeenkomsten moeten worden gekwalificeerd. De aansprakelijkheidsverdeling is bijvoorbeeld anders dan gebruikelijk. Hierdoor kunnen gebruikers voor verrassingen komen te staan. Vanuit het autonomiebeginsel in het privaatrecht en de rechtszekerheid is het raadzaam om burgers actief op deelplatformen te informeren over de consequenties en risico's die daarbij komen kijken.

Dat de aansprakelijkheidsverdeling anders is dan gebruikelijk, is iets waar verzekeraars op kunnen inspelen. Op dit moment zijn gebruikers vaak dubbel verzekerd voor het ene risico, maar niet verzekerd voor het andere risico. Dit komt doordat de bestaande verzekeringen niet zijn toegesneden op de nieuwe 'deelovereenkomsten'. Hier ontstaan grote risico's. Een bekend voorbeeld is dat de automobilist die via Uber betaald vervoer van passagiers biedt, onverzekerd is voor schade toege-

14) Voor het delen van een woning is er een toelichting bij de Belastingdienst: www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/woning/eigen_woning/u_hebt_een_woning/tijdelijke_verhuur_eigen_woning_/gevolgen_verhuur_eigen_woning_via_internet

bracht aan de passagier. "De verzekeraar zal de schade aan de passagier gewoon vergoeden. Maar daarna zal de verzekeraar op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) de schade op de bestuurder kunnen verhalen. Indien een passagier inkomensverlies lijdt door een whiplash, kan de schade in de tonnen lopen", stelt Geijsel Kroon.[15] Aangezien dit platform de mogelijkheid biedt om personen te vervoeren en zodoende een inkomen te verwerven, realiseren privépersonen zich niet altijd dat deze activiteiten in feite illegaal zijn; de ritaanbieder loopt een groot financieel risico omdat hij in strijd met de Taxiwet handelt. De WAM sluit bij dit verbod aan door de chauffeur dekking te weigeren, indien deze geld verlangde voor het vervoeren van een passagier.[16]

De verantwoordelijkheid van de deelmarktplaats hierin is niet duidelijk. Als dit gevaar zich verwezenlijkt, is niet bekend wie er aansprakelijk is: de dienstenaanbieder (de onwetende chauffeur of de eigenaar van de gebruikte zaken) of de marktplaats, die het verboden gedrag faciliteert.

Een andere lastige kwestie is het aannemen van betalingen door websites ten behoeve van dienstenaanbieders of eigenaars. Bijvoorbeeld: een klussenplatform dat bemiddelt tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in betalingen voor de opdrachtnemer. Indien de gelden niet terecht komen op een aparte rekening (van een stichting derdengelden bijvoorbeeld), verdwijnen de betalingen, die de opdrachtnemer ten goede moeten komen, in de boedel van het platform. Wie draagt nu het risico bij een faillissement van het platform? Is het de opdrachtnemer, omdat de opdrachtgever met betaling aan het platform zijn schuld heeft gedelgd? Of is het de opdrachtgever aan wie de opdrachtnemer alsnog om betaling van de rekening kan vragen?[17]

De regels met betrekking tot bruikleen, waar de juristen en de overheid momenteel gebruik van maken, is tekstueel verouderd.[18] In de jaren '90 is ter gelegenheid van het ontwerp van het Nieuwe Burgerlijk Wetboek een nieuwe regeling voor bruikleen geschreven, welke toen niet ingevoerd is, vanwege gebrek aan interesse. Deze regeling is duidelijker geformuleerd dan de huidige regeling in Boek 7A. Het is de moeite waard om te kijken of deze regeling alsnog (met eventuele aanpassing) ingevoerd kan worden, om de kenbaarheid van het recht voor consumenten te waarborgen.[19]

Belemmering: Het ontwikkelen van verzekeringsproducten geschikt voor de deeleconomie wordt bemoeilijkt door wet- en regelgeving
Een verzekering voor een gebruiker, die zelf geen eigenaar is van het desbetreffend goed, is niet altijd mogelijk. Neem een auto als voorbeeld. In de wetgeving wordt uitgegaan van een verzeke-

15) Trouw, 20-08-2014, Deeleconomie botst op gevestigde orde www.trouw.nl/tr/nl/5009/Archief/article/detail/3721571/2014/08/20/Deeleconomie-botst-op-de-gevestigde-orde.dhtml

16) Het betreft art. 25 WAM. Zie C.C. van Dam, Over Uber en de financiële risico's voor de moderne snorder, VR 2014/136 en R. Koolhoven, Kwalificatie en rechtspluralisme in 'de deeleconomie', Maandblad voor Vermogensrecht 2015/6.

17) Interview mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen.

18) Zie artikel 7A:1777 e.v. BW.

19) Interview mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen. Zij schreef over de juridische uitdagingen en complicaties bij bruikleen, transport en huur via deelplatforms in het Maandblad voor Vermogensrecht, aflevering 6 (2015) getiteld: Kwalificatie en rechtspluralisme in 'de deeleconomie'.

ringsplicht voor de eigenaar van het voertuig. Daar zijn allerlei zaken aan gekoppeld. Zo heeft de eigenaar een verzekeringsplicht, ontvangt de eigenaar de boetes, etc. Dat levert bij de deeleconomie, die uitgaat van gebruik in plaats van bezit, soms problemen op. Een gebruiker kan bijvoorbeeld geen verzekering afsluiten, want dat accepteert het RDW (dienst wegverkeer) niet op basis van de wetgeving.

Kans en belemmering: Reputatie en vertrouwen

De online reputatie van burgers is van belang wanneer zij willen acteren op online marktplaatsen. Mensen moeten elkaar immers kunnen vertrouwen, alvorens er een transactie aangegaan wordt. Doorgaans zijn twee elementen van belang om de reputatie van een persoon te construeren. Allereerst verificatie: veel online marktplaatsen voeren een aantal *checks* uit, wanneer nieuwe personen zich aanmelden. *Checks* kunnen bestaan uit het verifiëren van paspoort, mailadres, telefoonnummer of accounts op sociale media. In Frankrijk biedt La Poste een verificatiesysteem, waarbij bezorgers de echtheid van online aangemelde personen kunnen nakijken.[20] Verificatie zorgt voor zekerheid omtrent de echtheid van een persoon, en zijn of haar gedrag in het verleden. Wanneer een persoon eenmaal actief is op een online marktplaats, bouwt hij of zij zijn of haar reputatie verder op dankzij een reviewsysteem. Hoe beter de reviews zijn die een persoon krijgt, hoe groter de kans op het succesvol aanbieden of afnemen van producten of diensten.

Hoe beter consumenten op online marktplaatsen in kunnen schatten met wie zij een transactie aangaan, hoe veiliger de transacties worden. Verschillende ondernemers gaven aan dat de overheid hier een flinke bijdrage aan kan leveren door de eigen systemen, zoals DigiD, open te stellen voor deelplatformen. Een kanttekening hierbij is dat volgens enkele ondernemers de gebruiksvriendelijkheid van DigiD wel omhoog moet, voor zij zullen overwegen om het te implementeren binnen het eigen deelplatform.

De dataverzameling bij verificatie- en reviewsystemen is een gevoelig thema, dat raakt aan de bredere discussie over privacy. Een aantal ondernemers geeft aan dat ze de ratingsystemen liefst zelf in handen houden, waarbij expliciet werd benoemd dat ze het niet zagen als taak van de overheid. Hier speelt ook een commercieel belang voor de ondernemers, de reputaties zijn immers geld waard. Gelijktijdig ontstaan er in de markt ook overkoepelende bedrijven, die zich specialiseren in het opbouwen van online reputaties van individuen. Bijvoorbeeld bedrijven als Traity of eRated[21], die mensen een 'online paspoort' verkopen, waarmee zij een reputatie op kunnen bouwen, los van individuele marktplaatsen. Hier ontvouwt zich een fundamentele discussie: wie is eigenaar van de reputatiedata?

Het is wenselijk dat burgers zich zo vrij mogelijk kunnen bewegen tussen verschillende online marktplaatsen. Echter ontstaat er nu een risico op een 'marktplaats lock-in', waarbij mensen actief moeten blijven op marktplaatsen, simpelweg omdat het niet mogelijk is om de eigen reputatie mee

20) www.idn.laposte.fr/

21) www.traity.com ; www.erated.co

te nemen. Het is dan kiezen tussen actief blijven op de bestaande marktplaats of helemaal opnieuw beginnen op een andere marktplaats. Zo zal iemand met een beoordeling van 5 van de 5 sterren - veel beoordelingssystemen hebben een vijfpuntsschaal - sneller vertrouwd worden. Zonder beoordeling is de kans veel groter dat het profiel niet eens bekeken wordt. De opgebouwde reputatie op andere platformen is nutteloos, wanneer deze niet meegenomen kan worden. Bedrijven als Traity leveren een deel van de oplossing, maar alleen de overheid kan het eigenaarschap van reputatiedata in de wet vastleggen.

Handelingsperspectief

Duidelijkheid over de fiscale, juridische en verzekeringstechnische gevolgen voor consumenten die acteren in de deeleconomie, is nodig. Het is raadzaam om deze gevolgen inzichtelijk te maken en goed te communiceren. De belastingdienst en de Kamer van Koophandel zouden hier een rol in kunnen spelen. Deelplatformen kunnen verplicht worden om de eigen bezoekers te informeren over bestaande verplichtingen en risico's. Tot slot vormt ook een nieuwe voorlichtingswebsite een goede kans, mits deze goed ingebed kan worden binnen bestaande startups en bedrijven uit de deeleconomie.

Vertrouwen is een cruciaal thema binnen de deeleconomie. De overheid kan de veiligheid en bescherming van burgers vergroten door nieuwe verzekeringen mogelijk te maken, bijvoorbeeld door de wetgeving omtrent de huidige verzekeringsplicht van voertuigen zodanig te verruimen, dat burgers ook een autoverzekering voor gebruik kunnen afsluiten, zonder deze auto te bezitten. Maar ook door het DigiD-systeem open te stellen, zodat niet alleen overheidsdiensten, maar ook deelplatformen en andere online marktplaatsen er gebruik van kunnen maken. Tot slot kan de overheid ook de vrijheid van burgers bewaken door in de wetgeving vast te leggen, dat de individuele burger eigenaar blijft van de eigen reputatiedata, en door online marktplaatsen te verplichten om de reputatiedata van gebruikers vrij te geven, wanneer zij hier om vragen.

Bedrijfsbelangen (Overheid-Bedrijfsleven)

Bedrijven organiseren zichzelf steeds vaker als platformen. Hier wordt in het onderzoek naar de opkomst van digitale platforms uitgebreid aandacht aan besteed[22]. Ook de ondernemingen uit de deeleconomie zijn doorgaans te typeren als platformen. Dit vergt een andere benadering vanuit de overheid. Daar waar traditioneel ondernemingen gereguleerd worden, die zelf eigenaar zijn van de productiemiddelen en het personeel en daarmee het aanbod verzorgen, ontstaan er nu steeds meer platformen die feitelijk geen middelen bezitten en via de digitale weg vraag en aanbod bij elkaar brengen. De nieuwe manier van vraag en aanbod bij elkaar brengen via platformen, roept allerlei vragen op die relevant zijn voor de overheid. Heel recent is bijvoorbeeld de uitspraak van de Hoge Raad, over de vraag of dergelijke platforms bemiddelaars zijn in middelen van anderen of alleen maar een elektronisch prikbord. Het is afhankelijk van de inrichting van het platform wat de dienst is, die het platform biedt.[23] Voor platforms is moeilijk in te schatten welke fiscale en juridische consequenties dit heeft.

Belemmering: Fiscale en juridische consequenties van deeleconomietransacties niet duidelijk
De Belastingdienst is niet in staat om nieuwe handelsvormen die ontwikkeld worden door de verschillende platformen, snel te beoordelen. Daardoor lopen sommige partijen vast in het op orde krijgen van fiscale zaken, zoals BTW en vennootschapsbelasting. “Het probleem ligt niet zozeer bij het niet openstaan voor nieuwe dingen bij de Belastingdienst, maar bij de onduidelijkheid van de definitie van de deeleconomie. De deeleconomie is nog niet voldoende gedefinieerd voor een partij als de Belastingdienst.” Er bestaat enthousiasme onder de ondernemers voor een voorlichtingspagina op de website van de Belastingdienst over de deeleconomie.[24]

Meerdere ondernemers stellen dat wet- en regelgeving niet goed aansluiten op wat zij doen. Echter, wanneer er in de deeleconomie gesproken wordt over wetgeving die ontbreekt, lijkt het alsof de ondernemers een terminologie gebruiken die niet past bij de wettelijke terminologie. “In het jargon van de deeleconomie wordt gesproken over het delen van bezittingen. Juristen willen weten wie eigenaar is en wie gebruiker is. Verder analyseert een jurist de afspraken om de overeenkomst die partijen zijn aangegaan te kwalificeren. Ondernemers en start-ups die een business plan ontwikkelen binnen de deeleconomie spreken over ‘delen’ of lenen. De definities van overeenkomsten zijn in het Burgerlijk Wetboek echter dwingend. Het maakt niet uit of partijen het delen noemen: na kwalificatie van de rechten en plichten bepaalt de wet of er sprake is van huur of bruikleen of een onbenoemde overeenkomst.”[25]

22) Onderzoek opkomst digitale platforms aangekondigd in:
Tweede Kamerbrief Ruimte voor vernieuwing door toekomstbestendige wet- en regelgeving van 20 juli 2015;
Tweede Kamerbrief Voortgangsrapportage uitwerking visie op telecommunicatie, media en Internet van 23 december 2014.

23) Interview met mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen.

24) De Belastingdienst erkent achter te lopen in de informatieverstrekking, maar is bezig het helder naar buiten te brengen. De Belastingdienst geeft verder aan dat - hoewel de media het beeld geeft dat ze niet bezig is met nieuwe ontwikkelingen, zoals de deeleconomie, - zij er juist wel mee bezig is. (bron: gesprek met medewerker Belastingdienst)

25) Interview met mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen.

Kans: Experimenteer
De deelplatformen gaven aan dat inmenging van de overheid niet altijd even noodzakelijk en wenselijk is. Er is wel vraag naar duidelijkheid en door de overheid ingestelde kaders. “Kom niet direct als overheid met allemaal belemmerende regelgeving, maar kijk aan hoe het zich ontwikkelt.” Op dit moment is de deeleconomie nog erg klein en zijn voornamelijk de ‘early adopters’ hierbinnen actief. Dit biedt kansen om te experimenteren en te leren. Op dit moment worden er op lokaal niveau gelijksoortige experimenten uitgevoerd, worden lessen dubbel geleerd en trappen verschillende gemeenten in dezelfde valkuilen. Het delen van kennis en ervaring kan dit voorkomen en kan overheden in staat stellen om sneller te anticiperen op vernieuwing uit de deeleconomie. Bovendien kunnen gemeenten sneller adapteren dan de rijksoverheid, zodat zij het juiste niveau voor experimenten vormen. Hier liggen twee rollen voor de landelijke overheid: het scheppen van experimenteerruimte in regelgeving en een fysieke (virtuele) ruimte, waar de experimenten zichtbaar worden gemaakt.

Kans: Benut deelplatformen bij de uitvoering van publieke taken
De overheid kan vaker de eigen uitdagingen en taken delen met het publiek. Aanbestedingen van de overheid kunnen op een andere manier worden vormgegeven. Nu bouwen aanbestedingen vaak voort op hetgeen al bekend is. Er worden bijvoorbeeld OV-concessies voor 10 jaar uitgeven terwijl de overheid ook de vraag zou kunnen uitzetten om gedurende een bepaalde tijd aan een bepaalde mobiliteitsvraag invulling te geven.[26]

Belemmering: Versnippering lokaal beleid
Deelplatformen kennen geen geografische grenzen, maar de uitvoering van wetgeving en de kennis van ambtenaren verschilt van gemeente tot gemeente. Dit maakt het lastig voor deelplatformen om te groeien en zich overal aan de regels te houden. Zo blijken gemeenten bijvoorbeeld langzaam met het realiseren van uitgiftepunten voor deelauto’s.[27] “Het tempo waarmee uitgiftepunten van klassiek autodelen tot stand komen, kan oplopen tot drie jaar. Van de 80 gemeenten die klassiek autodelen faciliteren, zijn er maar drie die dit binnen een jaar realiseren. Dit blokkeert de groei van klassiek autodelen.”

Kans: Belasting innen via de platformen
De deelplatformen beschikken over alle benodigde informatie om verschillende belastingen te kunnen vaststellen, die op gebruikers van toepassing zijn. Verschillende ondernemers zijn bovendien bereid om mee te werken aan het innen van belastingen.

26) Opgehaald in proces naar Green Deal.

27) Opgehaald in proces naar Green Deal.

Handelingsperspectief

Bedrijven actief in de deeleconomie ontwikkelen in een hoog tempo. Daarom is het belangrijk dat de overheid snel kan leren en anticiperen. Dit kan door te experimenteren, waar nodig te reguleren en vervolgens te informeren. De overheid kan experimenteerzones waarborgen, waar op basis van doelregulering nieuwe business modellen getest en onderzocht kunnen worden, zowel in stedelijke als ook in rurale gebieden. Veel experimenten ontstaan vanuit de markt, maar de overheid kan experimenten initiëren door deelplatformen te betrekken bij publieke taken en aanbestedingen. Ook kunnen er experimenten gedaan worden naar het innen van belastingen via deelplatformen.[28] De lessen die geleerd worden en bestaande wet- en regelgeving kunnen vervolgens via een informatieloket gecommuniceerd worden naar het bedrijfsleven en lokale overheden.

28) De Tijd, 26-08-2015, Airbnb speelt wereldwijd voor fiscus (bron: "Vanaf 1 oktober gaat het verhuurplatform in Parijs de 0,89 euro toeristenbelasting aanrekenen per overnachting. Voor de Franse fiscus is die samenwerking een belangrijke vereenvoudiging. Particuliere verhuurders deden zelden aangifte van de overnachtingen en voor controleurs was het onbegonnen werk om de 50.000 verhuurders in Parijs te traceren. De regeling komt er nadat de Franse regering begin deze maand een decreet heeft goedgekeurd dat verhuurplatformen zoals Airbnb toelaat zelf de belasting te innen. De regeling zal geleidelijk naar de rest van Frankrijk worden uitgebreid. Het is niet het eerste land waar Airbnb het automatisch collectiesysteem introduceert. Het onlineplatform sloot al een akkoord met Amsterdam waardoor sinds begin dit jaar automatisch 5 procent toeristenbelasting wordt afgehouden in de Nederlandse hoofdstad. Ook in de Amerikaanse steden Portland en San Francisco wordt de toeristenbelasting auto- matisch via Airbnb geïnd. Ook het stadsbestuur van Barcelona werkt aan eenzelfde regeling."

www.tijd.be/nieuws/archief/Airbnb_speelt_wereldwijd_voor_fiscus.9668515-1615.art?ckc=1&ts=1447849119

De markt (Overheid-Markt)

Er is steeds meer diversiteit te vinden in de markt. Producten en diensten worden in toenemende mate ook geproduceerd en aangeboden door een breed scala aan aanbieders. De arbeidsmarkt van vandaag varieert van de klassieke werknemer met een fulltime baan tot aan de privépersoon/ ondernemer, die in zijn levensonderhoud voorziet door, soms met geld en soms zonder geld, te handelen op een tiental verschillende marktplaatsen. Het omgaan met een flexibele arbeidsmarkt vergt vernieuwing vanuit de overheid. Arbeidsverhoudingen moeten opnieuw gedefinieerd worden en het idee van een gelijk speelveld staat in verschillende markten onder druk.

Belemmering: Ongelijk speelveld tussen verschillende vormen van aanbod
Op dit moment concurreert het *consumer-to-consumer*-aanbod vanuit deelplatformen direct met het bestaande *business-to-consumer* aanbod vanuit het bedrijfsleven. Eén van de oorzaken van het ongelijke speelveld is dat bedrijven in verschillende markten aan allerlei kwaliteitseisen moeten voldoen, terwijl dit voor het nieuwe aanbod niet geldt, of in elk geval niet duidelijk is.

Het is het overwegen waard om te onderzoeken of de overheid minimale standaarden kan bepalen, waar deelplatformen aan moeten voldoen om te mogen opereren. De systematiek van vergunningen is hierbij bruikbaar en het meest effectief, wanneer het opgelegd wordt aan de deelplatformen en niet aan de gebruikers die acteren op de platformen. Het ontwikkelen van vergunningen vormt een goede mogelijkheid om de bestaande bedrijven, de platformen en de individuen actief op de platformen, dezelfde spelregels op te leggen: “Vergunningen vormen een van de weinige mogelijke instrumenten, subsidies zijn moeilijker aan de maatschappij te verantwoorden. Als overheid moet je niet alles zelf willen regelen, maar ook niet zomaar alle systemen toestaan, want dan raak je de controle kwijt. Tegelijkertijd moet je wel manieren vinden om de technologie de ruimte te geven. De overheid zou vergunningen kunnen geven aan alle bedrijven die aan bepaalde eisen voldoen. Als een bedrijf zich niet aan de afspraken houdt, zou de vergunning ingetrokken moeten worden.”

Een mogelijk probleem aangaande vergunningen is dat het soms om internationale bedrijven gaat. Het optimaal laten landen van de deeleconomie in Nederland verloopt het beste zonder aparte regels en controlesystemen: “Als je aparte regels optuigt, dan wil iedereen deeleconomie zijn om andere regels te kunnen gebruiken. Je wilt de regels die er zijn, handhaven en vertalen naar driepartijenverhoudingen en vanaf dat punt wil je de normen die er zijn, begrijpen en vertalen.”

Handelingsperspectief

Het is een uitdaging om een gelijk speelveld te waarborgen voor markten waarbinnen er deeleconomie activiteiten zijn, die zorgen voor een divers scala aan organisatievormen. De overheid kan een gelijk speelveld creëren tussen bestaande aanbieders en het nieuwe aanbod vanuit de deelplatformen, door bestaande (milieu-)regelgeving op te leggen aan de deelplatformen. De casus van een aantal bootdeelplatformen, Waternet en de Gemeente Amsterdam,

2.4

is een lopend voorbeeld van dit handelingsperspectief.[29] Daarnaast kan de overheid een gelijk speelveld creëren tussen bestaande aanbieders en het nieuwe aanbod vanuit de deelplatformen, door het ontwikkelen van nieuwe standaarden in samenwerking met alle betrokken partijen. Bijvoorbeeld door middel van een serie rondetafelbijeenkomsten.

Tot slot is het de moeite waard om voor iedere relevante markt te onderzoeken of het mogelijk is om vergunningen voor deelplatformen en bestaande bedrijven te ontwikkelen.

29) www.grachtenpolitiek.nl/wp-content/uploads/2015/05/1._Brief_aan_cie_Financien_Bootdeel_initiatieven_op_het_water_getekend.pdf

Ontwikkelingen binnen de markt

Binnen de markt is er veel behoefte tot samenwerking. Bijvoorbeeld samenwerking tussen deelplatformen op het gebied van marketing, veiligheid of kennis. Het concreet maken van de samenwerking blijft een uitdaging. Enerzijds door beperkte middelen bij startups en anderzijds door concurrentie overwegingen. Daarnaast bestaan er kansen op het gebied van samenwerking tussen deelplatformen en het bestaande bedrijfsleven. Zo is er synergie tussen de verzekeringswereld en de deeleconomie, met name op het gebied van reputatie en zekerheid.

Behalve de activiteiten van shareNL, dat als onafhankelijk kennis en netwerkplatform het bedrijfsleven, startups, overheden en kennisinstellingen aan elkaar verbindt en van kennis en advies voorziet, zijn er nog een aantal andere initiatieven en samenwerkingsverbanden in oprichting.[30] Zo is er een vereniging van Nederlandse deelplatformen in oprichting. Deze vereniging heeft expliciet tot doel om de belangen van de aangesloten deelplatformen te vertegenwoordigen. Daarnaast initieert het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in samenwerking met shareNL een landelijk Sharing City Platform. Via dit platform kunnen lokale overheden, bedrijven, deelplatformen, kennisinstellingen, burgers en andere organisaties, gezamenlijk door middel van experimenten manieren vinden om steden duurzamer te maken, economisch veerkrachtiger en om de sociale cohesie te bevorderen. Voor deelnemende ministeries vormt het landelijke Sharing City platform een proeftuin vol experimenten, die benut kan worden wanneer de ontwikkeling van bepaalde initiatieven een schaalgrootte bereikt, die vraagt om nieuw beleid, dan wel een aanpassing van bestaande wet- en regelgeving vanuit de overheid.

De behoefte tot meer samenwerking van marktpartijen die gedurende dit onderzoek op tafel gekomen zijn, zullen grotendeels door bestaande initiatieven ingevuld worden. Mogelijk kan de overheid de ontwikkeling van de deeleconomie accelereren door bestaande initiatieven te faciliteren.

30) Op het moment van publiceren heeft deze vereniging, afgezonderd van de initiatiefnemers Floow2 en Croqqer, nog geen leden. Zie: deelplatformen.nl/

Hoofdstuk 3

Methoden en verantwoording

Dit hoofdstuk dient ter verantwoording van de methoden van onderzoek en de onderzoeksopzet. Het hoofdstuk bestaat uit de volgende onderdelen:

Definiëring:	De definities gehanteerd in dit onderzoek, zijn tot stand gekomen in gesprekken met internationale opinieleiders en wetenschappers en met vertegenwoordigers van deelplatformen, het bedrijfsleven en overheden.
Focus:	De selectie van markten relevant voor dit onderzoek, is tot stand gekomen aan de hand van de selectielens en tijdens een interactieve sessie met de klankbordgroep.
Bronnen:	Ondernemers, wetenschappers, juristen, vertegenwoordigers van bedrijven en overheden. Daarnaast zijn verschillende artikelen als bron gebruikt.
Methoden:	Data verzameling: Rondetafelbijeenkomsten, interviews, opvolg e-mails, artikelen. Data-analyse: Coderen (orderenen, labelen, verbinden). Handelingsperspectieven en prioritering in samenwerking met klankbordgroep.

Dit rapport biedt een weergave van de perceptie van de betrokken partijen en experts. Specifieke genoemde belemmeringen dienen op waarheid gecontroleerd te worden.

Definiëring

De definities gehanteerd in dit onderzoek zijn tot stand gekomen in gesprekken met internationale opinieleiders en wetenschappers en met vertegenwoordigers van deelplatformen, het bedrijfsleven en overheden. Bijvoorbeeld opinieleiders Rachel Botsman in het kader van het ontwikkelen van de *Collaborative and Sharing Economy Research Library*. Dit is een project in samenwerking met Oxford University en andere universiteiten, met als doel om hoogwaardig wetenschappelijk onderzoek op dit domein zichtbaar te maken. Ook is samengewerkt met Koen Frenken, hoogleraar innovatiestudies aan de Universiteit Utrecht, in het kader van verschillende nationale en internationale publicaties over de definiëring van de deeleconomie.[31] Tijdens de ontwikkeling zijn definities regelmatig getoetst bij verschillende belanghebbenden tijdens meetups, rondetafels en overige bijeenkomsten met deelplatformen, het bedrijfsleven en overheden. De definities die gehanteerd worden in dit onderzoek, komen overheen met de definities die gebruikt zijn in het onderzoek voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu | Directie Duurzaamheid (DGMI): Impact deeleconomie op milieudruk consumptie.

Focus onderzoek

De selectie van markten relevant voor dit onderzoek, is tot stand gekomen aan de hand van de selectielens en een interactieve sessie met de klankbordgroep. Markten die zijn afgevallen tijdens de sessie, worden door de klankbordgroep niet onbelangrijk gevonden in algemene zin, maar wel in het kader van dit onderzoek. De selectielens is opgebouwd op basis van de acht domeinen van groene groei, zoals beschreven in de 'Tussenbalans groene groei 2015' en de begeleidende kamerbrief (www.rijksoverheid.nl) en de negen topsectoren, zoals beschreven op www.topsectoren.nl. De selectielens is opgenomen in Bijlage I.

Bronnen

De deelnemende partijen aan dit onderzoek zijn benaderd vanuit de bestaande netwerken van shareNL en het ministerie van Economische Zaken. Hierbij zijn er ook via de sneeuwbalmethode partijen benaderd. Daarnaast zijn er via sociale media initiatieven vanuit en rondom de deeleconomie gevraagd, om zich te melden voor deelname aan dit onderzoek. Tot slot is er via Google gezocht naar bedrijven die nieuwe vormen van verhuur bieden; bedrijven die toegang bieden in plaats van bezit.

Overige bronnen zijn artikelen over dit thema die het afgelopen jaar in de media zijn verschenen en input van de partijen die deelnemen aan de Green Deal Autodelen.

31) mejudice.nl/artikelen/detail/wat-is-nu-eigenlijk-deeleconomie
theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy

Deelnemers ronde tafelbijeenkomsten en interviews

Marktpartijen

Goederen	Peerby | REWEAR | Barqo | Camptoo | Share2Use | BKSY | BASF (chemicaliën) | Bundles
Mobiliteit	Cycleswap | Snappcar | MyWheels | Blablacar | Uber | ANWB | Sandd | WeGo | PostNL | Greenwheels | Car2Go | OV-fiets
Ruimte	Sharepark | Parku | Mobypark | Parkyourcar | ParkFlyRent
Energie	Zonnepanelendelen | deWindcentrale | Vandebron

Aangeschoven experts

Juristen	Rosalie van Koolhoven (RUG) | DAS
Verzekeraars	Verbond van Verzekeraars | Achmea
Overheden	Gemeente Amsterdam | Ministerie van Economische Zaken | SER | Ministerie Financiën
Wetenschap	Rosalie van Koolhoven (Rijksuniversiteit Groningen) | Koen Frenken (Universiteit Utrecht)
Banken	Rabobank

Methoden

De data gepresenteerd in dit onderzoek, zijn verzameld gedurende drie rondetafelbijeenkomsten en een serie vervolginterviews. Hierbij zijn geen opnames gemaakt. Zowel de rondetafelbijeenkomsten als de interviews waren semi-gestructureerd (zie Bijlage II). Bij iedere rondetafelbijeenkomst waren er twee gespreksleiders en drie notulisten. De interviews werden een-op-een gedaan en genotuleerd. Iedere respondent is na de bijeenkomst, dan wel na het interview per mail benaderd om aanvullende input te geven.

De data vergaard in dit onderzoek, zijn in drie stappen gecodeerd. Tijdens de eerste stap is er een selectie gemaakt op relevantie en werden irrelevante data uitgesloten (ordening). Gedurende stap twee is ieder fragment gelabeld op onderwerp (labeling). Tijdens de derde en laatste stap werden verschillende verbanden gelegd en werden verschillende labels aan elkaar verbonden.

Handelingsperspectieven

De handelingsperspectieven zijn het gevolg van de data-analyse en komen direct uit de data of zijn door het onderzoeksteam uit de data geabstraheerd. De handelingsperspectieven zijn getoetst bij de klankbordgroep tijdens een interactieve sessie op 6 oktober 2015.

Over shareNL

shareNL is een onafhankelijk kennis- en netwerkplatform voor de deeleconomie en de collaborative economy. In samenwerking met overheden, kennisinstellingen, het bedrijfsleven, deelplatformen en andere organisaties, zet shareNL zich in voor de ontwikkeling van de deeleconomie, met oog voor de kansen en de uitdagingen.

Voor meer informatie, ga naar: www.shareNL.nl

3.1 Bronnenlijst

Kamerstukken

Kamerstukken II Kenmerk 2015Z10245/2015D20980 en kenmerk IENM/BSK-2015/113797
www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2015/06/29/kansen-en-onzekerheden-van-autodelen/ kansen-en-onzekerheden-van-autodelen.pdf

Kamerstukken II Overheidsidentificatienr 00000001003214369000; Kenmerk AEP / 15079841
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/07/20/tk-brief-ruimte-voor-vernieuwing-door- toekomstbestendige-wet-en-regelgeving

Kamerstukken II Overheidsidentificatienr 00000001003214369000; Kenmerk DGBI-GGBBE / 15044721
www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/06/18/tussenbalans-groene-groei-2015

Kamerstukken II Kenmerk IenM/BSK-2015/68748
www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/04/15/voortgangsrapportage-van-afval-naar-grondstof

Online artikelen

'Airbnb speelt wereldwijd voor fiscus' (26 augustus 2015)
www.tijd.be/nieuws/archief/Airbnb_speelt_wereldwijd_voor_fiscus.9668515-1615.art?ckc=1&ts=1447849119

'Welke kansen biedt Blockchain nog meer? [David Birch, bitcoincongres]' (25 juni 2015) auteur: Wijers
www.*financeinnovation.nl/welke-kansen-biedt-blockchain-nog-meer-david-birch-bitcoincongres/*

'Smarter regulation for the sharing economy' (20 mei 2015) auteurs: Frenken, Meelen, Arets, Van de Glind
www.*theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy*

'Brief aan Financiën: Boot-deel initiatieven op het water' (30 april 2015)
www.grachtenpolitiek.nl/wp-content/uploads/2015/05/1._Brief_aan_cie_Financien_Boot- deel_initiatieven_op_het_water_getekend.pdf

'Wat is nu eigenlijk deeleconomie?' (27 maart 2015) auteurs: Frenken, Meelen, Arets, Van de Glind
www.*mejudice.nl/artikelen/detail/wat-is-nu-eigenlijk-deeleconomie*

'Eindelijk, met Adyen is er een Nederlandse unicorn. Wat betekent dat voor ons startup-ecosysteem' (17 december 2014) auteur: Janssen
www.*siliconcanals.nl/startups/eindelijk-met-adyen-er-een-nederlandse-unicorn-wat-betekent-dat-voor-ons-startup-ecosysteem/*

'Making sense of the UK collaborative economy' (september 2014) auteurs: Stokes, Clarence, Anderson, Rinne
www.*nesta.org.uk/publications/making-sense-uk-collaborative-economy*

'Deeleconomie botst op de gevestigde orde' (20 augustus 2014) auteur: visser
www.*trouw.nl/tr/nl/5009/Archief/article/detail/3721571/2014/08/20/Deeleconomie-botst-op-de-gevestigde-orde.dhtml*

Overig

Onderzoek: 'Impact deeleconomie op milieudruk consumptie' (2015, in press)

Enterprise Investment Scheme in de UK (7 oktober 2013)
www.*gov.uk/government/publications/the-enterprise-investment-scheme-introduction/enterprise-investment-scheme*

Energieakkoord SER voor duurzame groei (6 september 2013)
www.energieakkoordser.nl/energieakkoord.aspx

3.1 Bronnenlijst

Belastingdienst, delen van een woning
www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/woning/eigen_woning/u_hebt_een_woning/tijdelijke_verhuur_eigen_woning_/gevolgen_verhuur_eigen_woning_via_internet

Belastingdienst, btw en eigenaren van zonnepanelen
www.*belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/btw/hoe_werkt_de_btw/voor_wie_geldt_de_btw/eigenaren_van_zonnepanelen*

Websites

www.bitcoincongres.nl
www.cirkelstad.nl
www.collaborativeeconomy.com
www.deelplatformen.nl
www.erated.co
www.idn.laposte.fr
www.rijksoverheid.nl
www.ruimteinregels.nl
www.shareNL.nl
www.topsectoren.nl
www.traity.com
www.wisenederland.nl

Selectielens

De selectielens heeft als doel afbakening te geven aan dit onderzoek en is opgebouwd op basis van de acht domeinen van groene groei, zoals beschreven in de 'Tussenbalans groene groei 2015' en de begeleidende kamerbrief (rijksoverheid.nl) en de negen topsectoren, zoals beschreven op topsectoren.nl. De topsectoren versterken de krachtigste sectoren van de Nederlandse economie. De onderstaande tabel vormt de selectielens. De verschillende onderdelen van de tabel staan verderop in dit hoofdstuk uitgebreider beschreven. Groene groei is het bevorderen van economische groei, terwijl de vervuiling afneemt, grondstoffen efficiënter worden gebruikt en de beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen op niveau blijft (Monitor Duurzaam Nederland 2014).

De groene groeidomeinen en/of topsectoren 'biobased economy' (1.2A.2), 'water' (1.2A.8), 'chemie' (1.2A.9) en 'high tech' (1.2A.11) bevatten volgens het onderzoeksteam geen raakvlak met de deeleconomie en zijn daarom buiten beschouwing van het onderzoek gelaten. De overige domeinen en topsectoren zijn in de selectielens verwerkt aan de hand van de kerndoelen, die relevant worden geacht door het onderzoeksteam.

Groene groei domein	Topsector	Relevante kerndoelen	
Energie	Energie	• Behoefte aan schone energie • Efficiënt gebruik van energie • Impuls voor lokale duurzame energie (1 miljoen huishoudens en MKB-bedrijven in 2020) • Kansen pakken op het gebied van opwekking, transport en handel in energie	1.2A.1
Klimaat		• Adaptie – omgaan met klimaatverandering • Mitigatie – CO2 verminderen	1.2A.3
VANG en circulaire economie		• Circulaire business modellen • Grondstoffenefficiëntie	1.2A.4
Gebouwde omgeving en stad		• De kansen van 'de stad' benutten op het gebied van grondstoffen, energie, afval en water	1.2A.5
Voedsel	Agri & Food Tuinbouw	• Zekerheid en veiligheid van voedsel, maar ook voor gezondheid, geluk en welbevinden • Verstedelijking	1.2A.6
Mobiliteit (en goederenvervoer)	Logistiek	• Transitie naar emissie-arm rijden • Optimalisatie van de logistieke dienstverlening (stedelijke distributie - lege kilometers) • Meer innovatie	1.2A.7
	Creatieve Industrie	• Creatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen op gebieden als zorg, veiligheid en energie • Creativiteit, innovatie en ondernemerschap	1.2A.10
	Life Sciences & Health	• Vitale burgers • Betaalbare zorg • Verhoging kwaliteit van leven	1.2A.12

De resultaten van het toepassen van de selectielens op het speelveld zijn schematisch weergegeven in de onderstaande tabel. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'relevant voor dit onderzoek' (groen) en 'niet relevant voor dit onderzoek' (rood). Het selecteren van de markten is gedaan op basis van directe relevantie. Zo is autodelen bijvoorbeeld een fenomeen dat indirect zorgt voor een efficiënter gebruik van energie, maar desondanks in deze context, niet relevant is voor de groene groei en de topsector energie.

Groene groei domein	Topsector	Goederen	Ruimte	Mobiliteit	Energie	Geld	Kennis	Diensten
Energie	Energie							
Klimaat								
VANG en circulaire								
Gebouwde omgeving								
Voedsel	Agri & Food Tuinbouw							
Mobiliteit (en goederen-	Logistiek							
	Creatieve Industrie							
	Life Sciences & Health							

1.2A.1 Energie

De Nederlandse samenleving heeft behoefte aan schone energie die efficiënt is opgewekt. Ook efficiënt gebruik van energie, is belangrijk voor een duurzame samenleving. Energievoorziening moet bovendien betrouwbaar en betaalbaar zijn. Daarvoor zijn innovaties en internationale samenwerking noodzakelijk. Voor de Nederlandse maakindustrie is duurzame energie een kansrijke groeimarkt.

De Kamer heeft op 8 november 2013 de brief Visie op Lokale Energie (Tweede Kamer, 30196 nr. 222) ontvangen. Het kabinet verwacht met deze visie en de bijbehorende beleidsmaatregelen de ontwikkeling naar meer lokale duurzame energie een belangrijke impuls te geven. Deze verwachting wordt door marktpartijen en maatschappelijke organisaties gedeeld.

In het Energieakkoord (6 september 2013)[32] staat aangegeven dat marktpartijen en maatschappelijke organisaties ernaar streven dat, minimaal 1 miljoen huishoudens en/of MKB-bedrijven in 2020 voor een substantieel deel via lokale energie in hun eigen elektriciteitsvraag voorzien en andere vormen van duurzame opwekking voor eigen gebruik toepassen.

Energievoorziening is belangrijk voor de Nederlandse samenleving en moet schoon, betrouwbaar en betaalbaar zijn. Internationalisering van de energiemarkt en doelstellingen op het gebied van CO2-reductie zijn daarbij belangrijke thema's. De groeiende vraag naar (duurzame) energie biedt allerlei kansen voor de energiesector. Bijvoorbeeld op het gebied van opwekking en transport van en handel in energie.

Ambitie:

In de EU is afgesproken het broeikasgas in 2050 met 80 à 95 procent te hebben gereduceerd. Voor de energiesector betekent dit de facto dat de sector in 2050 CO2-neutraal is. Het jaar 2050 is de stip aan de horizon. Voor de kortere termijn (2020) gelden de volgende concrete doelen:

- 20 procent minder CO2-uitstoot
- 14 procent hernieuwbare energie tegen de laagst mogelijke kosten

Relevante kerndoelen:

- Behoefte aan schone energie
- Efficient gebruik van energie
- Impuls voor lokale duurzame energie (1 miljoen huishoudens en MKB-bedrijven in 2020)
- Kansen pakken op het gebied van opwekking, transport en handel in energie

1.2A.2 Biobased economy

Een biobased economy is een economie die draait op hernieuwbare grondstoffen (biomassa), in plaats van op fossiele grondstoffen. De biomassa kan bijvoorbeeld van suikerbieten, maïs en reststromen uit de agrarische sector komen. Een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle biobased economy is cascadering: de waarde van biomassa zo groot mogelijk maken door alle bestanddelen te benutten.

Geen relevante kerndoelen.

1.2A.3 Klimaat

Klimaatverandering kan in de hele wereld grote gevolgen hebben voor de leefbaarheid en de economie. Ook in ons land moeten we tijdig inspelen op de mogelijke veranderingen die het klimaat teweegbrengt in de economie, de natuur en de gebouwde leefomgeving (adaptatie).

32) Energieakkoord SER voor duurzame groei
www.energieakkoordser.nl/energieakkoord.aspx

Daarnaast is het zaak te voorkomen dat klimaatverandering risicovolle proporties aanneemt door de uitstoot van CO2 te verminderen (mitigatie). Duurzaam rekening houden met klimaatverandering is essentieel voor groene groei.

Relevante kerndoelen:

- Adaptie – omgaan met klimaatverandering
- Mitigatie – CO2 verminderen

1.2A.4 VANG en circulaire economie

Door onze manier van consumeren produceren we grote hoeveelheden afval. Deze trend zal zich wereldwijd sterk voortzetten door de groei van de middenklasse. Dat is schadelijk voor onze leefomgeving en zo gaan energie en grondstoffen verloren. Daarom is het zaak afvalproducten zoveel mogelijk te vermijden of in te zetten als nieuwe grondstoffen. Zo ontstaan nieuwe businessmodellen voor een circulaire economie.

Het kabinet ziet grote kansen op het gebied van grondstoffenefficiëntie en circulaire economie. In een circulaire economie worden materialen hergebruikt, zijn kringlopen gesloten en ketens optimaal ingericht. Het kabinet werkt daarbij samen met bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen.

Met het programma Creating Business through Circular Design (CIRCO) wordt productontwerp voor een circulaire economie samen met de designsector op een hoger plan gebracht.

Dit jaar lanceert het kabinet, samen met RACE (Realisatie van Acceleratie naar een Circulaire Economie), een kennisplein en platform voor ondernemers over circulaire economie en efficiënt grondstoffengebruik. Doel is kennis over grondstoffen en circulaire economie samen te brengen. Resultaten uit het onderzoek naar 64 'kritische' metalen en mineralen wordt gebruikt voor het maken van een zelfscan, waarmee ondernemers hun productieproces kunnen analyseren op kwetsbaarheden rond grondstoffen.

Relevante kerndoelen:

- Circulaire business modellen
- Grondstoffenefficiëntie

1.2A.5 Gebouwde omgeving en stad

In de gebouwde omgeving zijn grondstoffen, energie, afval en water sterk verweven. Dat biedt kansen om verschillende ambities voor groene groei efficiënt te combineren. Ons land kan een broedplaats zijn voor innovaties en toepassingen op dit gebied, juist vanwege de grote mate van verstedelijking. Daarbij gaat het niet alleen om vermindering van energie- en grondstofverbruik en afval, maar ook om de ruimtelijke inpassing en nieuwe financieringsmodellen.

In Rotterdam hebben een aantal private en publieke partijen de handen ineen geslagen om toe te werken naar een circulaire en inclusieve stadseconomie.

Bijna vijfennegentig procent van het bouwafval in Nederland wordt gerecycled. Waarin Cirkelstad[33] zich onderscheidt is dat partijen willen dat afval zijn waarde blijft houden. Afgeschreven bouwmaterialen hergebruiken onder een wegdek is downcycling. Partijen beogen daarmee dat materialen minimaal op hetzelfde niveau, een nieuw leven krijgen. De bestaande stedelijke omgeving krijgt de rol van grondstoffenbank.

Relevante kerndoelen:

- De kansen van 'de stad' benutten op het gebied van grondstoffen, energie, afval en water.

1.2A.6 Voedsel

De wereldbevolking groeit sterk en daarmee neemt ook de vraag naar voedsel toe. Dat stelt ons voor een bijzondere en belangrijke uitdaging: nu en in de toekomst zorgen voor voldoende, veilig en gezond voedsel, met aandacht voor de leefomgeving, de natuur en het dierenwelzijn. De Nederlandse agrofoodsector kan zijn vooraanstaande positie op dit gebied goed benutten.

De Agri & Food topsector omvat alles rond voedsel, zowel de primaire productie als het bewerken, verwerken, vermarkten en de distributie ervan.

Coöperaties zijn een belangrijke organisatievorm in de Nederlandse Agri & Foodbusiness.

Ambitie:

Meer met minder. Verduurzaming en ondersteunende technologische innovatie zijn een 'must' om toekomstige voedseltekorten en aantasting van de leefomgeving te voorkomen.

De topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen omvat alle plantaardige ketens in het tuinbouwcomplex. Voor uitgangsmaterialen geldt het totale plantaardige agrocomplex.

De topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen wil in 2020 wereldmarktleider zijn in duurzame oplossingen. Niet alleen voor zekerheid en veiligheid van voedsel, maar ook voor gezondheid, geluk en welbevinden. De belangrijkste maatschappelijke taak voor de komende decennia is en blijft het voorzien in de wereldwijde en toenemende vraag naar gezond, veilig en voldoende voedsel. Daarnaast spelen ontwikkelingen als de toenemende verstedelijking (leefbaarheid in steden), de klimaatverandering en het schaarser worden van natuurlijke hulpbronnen (vruchtbare bodem, water, energie en mineralen). De topsector kan een grote bijdrage leveren aan het oplossen van deze vraagstukken.

Relevante kerndoelen:

- Zekerheid en veiligheid van voedsel, maar ook voor gezondheid, geluk en welbevinden.
- Verstedelijking.

33) www.cirkelstad.nl/

1.2A.7 Mobiliteit (en goederenvervoer / logistiek)

Mobiliteit en goederenvervoer in Nederland groeien nog steeds. Daar moeten we op inspelen. Tegelijkertijd willen we minder broeikasgassen en andere schadelijke stoffen uitstoten en minder afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Eén van de oplossingen is hernieuwbare energiebronnen te gebruiken voor mobiliteit. Deze transitie geeft kansen voor economische groei en stimuleert bovendien duurzaam gedrag, maatschappelijk verantwoord ondernemen en innovatie. Het doel is een transitie naar emissiearm rijden.

Wereldwijd zijn files en druk verkeer een grote kostenpost aan het worden: voor de economie, de veiligheid, de gezondheid, het milieu en de leefomgeving. Ook in Nederland zijn de wegen vaak overvol en meer ruimte voor asfalt is er niet of nauwelijks. Daarom zetten vooraanstaande bedrijven, universiteiten en de overheid in op een heel andere oplossing. Met slimme technieken kunnen voertuigen met elkaar en met hun omgeving communiceren. Door die informatie razendsnel te verwerken, kan het voertuig beter anticiperen en efficiënter sturen dan mensen. Potentiële voordelen: grotere veiligheid, minder ongelukken, sneller aankomen op de plek van bestemming door een verbeterde doorstroming, en rechtstreeks naar een vrije parkeerplaats sturen. Bovendien biedt Smart Mobility mogelijkheden tot energiebesparing en minder fijnstof in het milieu, bijvoorbeeld door de mogelijkheid om in ‘treintjes’ te rijden.

Logistiek topsector

Logistiek omvat alle kennis die nodig is om goederen- en informatiestromen te plannen, organiseren, uit te voeren en te besturen. Van grondstof tot eindproduct. Daarnaast ondersteunt de sector de andere (top)sectoren.

Wereldwijd groeit het transport van goederen sterk. Klanten stellen hoge eisen aan transportkwaliteit en logistieke dienstverlening. Het vervoer moet bijvoorbeeld zo duurzaam en snel mogelijk zijn. De topsector Logistiek springt op deze ontwikkeling in, om zo uit te groeien naar een internationale toppositie in 2020. Om die ambitie te bereiken, is innovatie noodzakelijk.

De Nederlandse positie als logistiek land staat onder druk. Er is een tekort aan gekwalificeerd personeel op alle niveaus. Er zijn veel middelgrote en kleine bedrijven en een lage innovatiegraad. Marges staan onder druk en de uitstoot van CO2 moet omlaag. Ook zijn er veel zaken, die de afgelopen 25 jaar vrijwel niet veranderd zijn. Daaronder vallen de problemen rond stedelijke distributie en het aantal kilometers dat transportmiddelen leeg- rijden of -varen. Kortom, het moet anders en het moet duurzaam. De topsector Logistiek staat voor de uitdaging om de verwachte groei van goederenstromen duurzaam in te richten. Logistiek wil bijdragen aan een betere bereikbaarheid en minder uitstoot van CO2 door bijvoorbeeld alle vervoermiddelen zo goed mogelijk in te zetten. En de topsector streeft ernaar om 50% meer personeel van logistieke opleidingen aan te trekken.

Ambitie:

Het topteam Logistiek wil dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft bereikt:

- In het afwikkelen van goederenstromen
- Als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten
- Als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Relevante kerndoelen:

- Transitie naar emissie arm rijden
- Optimalisatie van de logistieke diensverlening (stedelijke distributie – lege kilometers)
- Meer innovatie

1.2A.8 Water

Water is en blijft belangrijk in Nederland. Het is niet voor niets dat we wereldwijd bekend staan om onze deltatechnologie. We ontwikkelen klimaatbestendige en ecologisch duurzame oplossingen om het land te beschermen tegen overstromingen, droogte en verzilting. Daarnaast blijven we werken aan schoon water. Deze watervraagstukken spelen overal in de wereld. Daarom vermarkten we onze deltatechnologie en ondersteunen we landen die dat nodig hebben.

De topsector Water richt zich onder meer op de bescherming van land, energie uit water en technologieën voor waterhergebruik, maar ook op slimme en veilige schepen. De topsector telt drie clusters: Water, Delta en Maritieme technologie. De Nederlandse kennis op het gebied van deze clusters behoort tot de beste ter wereld.

1.2A.9 Chemie

De chemiesector maakt en bewerkt grondstoffen en producten door middel van chemische veranderingen in bestaande stoffen. De eindproducten kunnen op diverse manieren worden toegepast en kennen daardoor veel eindmarkten.

Ambitie:

In 2050 staat Nederland wereldwijd bekend als hét land van de groene chemie, met op biomassa gebaseerde grondstoffen en met schone en duurzame productieprocessen. Bovendien staat Nederland in de mondiale top 3 van producenten van slimme materialen met een hoge toegevoegde waarde en slimme oplossingen. Via hoogwaardig grensverleggend wetenschappelijk onderzoek in Nederland worden nieuwe gebieden van wetenschap en innovatie opengelegd.

1.2A.10 Creatieve industrie

De topsector Creatieve Industrie is de meest dynamische topsector van de Nederlandse economie. De creatieve sectoren (zoals design, media en entertainment, mode, gaming en architectuur) zijn een aanjager van innovatie in andere sectoren. Ook leveren ze creatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen op gebieden als zorg, veiligheid en energie.

In de aanpak voor de topsector Creatieve Industrie gaat het om bedrijven die hun bestaansreden vinden in creativiteit, innovatie en ondernemerschap. Sectoren die onder de topsector vallen, zijn onder meer architectuur, mode, gaming, design, muziek en media en entertainment. Naast het creëren van vorm, betekenis of symbolische waarde, gaat het in de topsector Creatieve Industrie ook om de wijze van vormgeven: het creatieve innovatieproces. Hierdoor is de Creatieve Industrie goed in staat bij te dragen aan innovatie in andere sectoren en het oplossen van maatschappelijke uitdagingen.

Ambitie:

De topsector Creatieve Industrie wil dat Nederland in 2020 de meest creatieve economie van Europa is. Dat wil de sector bereiken door kennis, creativiteit en ondernemerschap met elkaar te verbinden.

Relevante kerndoelen:

- Creatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen op gebieden als zorg, veiligheid en energie.
- Creativiteit, innovatie en ondernemerschap.

1.2A.11 High Tech

De sector High Tech Systemen en Materialen biedt pragmatische geheeloplossingen voor technologische uitdagingen, van systeemarchitectuur tot productie. Vaak ook in de cross over van technologieën. De sector omvat een aantal nauw met elkaar verweven maakindustrieën: de machine- en systeemindustrie, automotive, lucht- en ruimtevaart en materialen, inclusief staal.

Ambitie:

De topsector HTSM wil in 2020 een verdubbeling van de export gerealiseerd hebben. Samenwerking tussen bedrijven, kennisinstituten, onderwijsinstellingen en overheden in innovatie-ecosystemen is daarbij noodzakelijk. Daarom is niet alleen het Innovatiecontract HTSM opgesteld, maar ook de Human Capital Agenda. De grootste uitdaging voor de High Tech sector is namelijk de veranderende arbeidsmarkt. Wegens vergrijzing en ontgroening in Nederland hebben bedrijven grote behoefte aan de aanwas van arbeidskrachten, ook uit andere delen van de wereld: kenniswerkers (gouden hoofden) en vakmensen met know how (gouden handen).

1.2A.12 Life Sciences & Health

In Nederland, maar ook in heel Europa, neemt door de vergrijzing de zorgvraag toe. Bovendien wil iedereen vitaal oud worden, dus ook de lat komt hoger te liggen. Hierdoor leggen de zorguitgaven een steeds groter beslag op het beschikbare budget. Dit is de grote maatschappelijke uitdaging van de zorg. De topsector Life Sciences & Health gaat de uitdagingen ‘op weg naar vitale burgers en een gezonde economie’ aan.

De sector Life Sciences & Health is één van de negen sectoren die het Kabinet heeft aangewezen als topsector. De sector beslaat het brede terrein van medische technologie tot (bio)farmacie, van regeneratieve geneeskunde tot gezondheidsinfrastructuur. Als geen ander kan de sector bijdragen aan de kwaliteit van (dier)gezondheid, oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken, meer bedrijvigheid en economische welvaart. Bijvoorbeeld door zorgoplossingen te bieden die de kwaliteit van leven vergroten of door te zorgen voor een toegankelijke, betaalbare zorg.

Ambitie:

De topsector Life Sciences & Health gaat de uitdagingen ‘op weg naar vitale burgers en een gezonde economie’ aan. Er is grote behoefte aan oplossingen die de kwaliteit van leven van de vergrijzende bevolking verhogen, terwijl tegelijkertijd de zorgkosten beteugeld moeten worden. De sector heeft de ambitie de grootste maatschappelijke zorgvragen aan te pakken. Met dit doel voor ogen initieert en stimuleert de topsector (internationale) publiek-private samenwerkingen. Hierbij ligt de nadruk op het valideren van innovaties, het delen van *best practices* en een eenduidige communicatie vanuit de sector. Zo bouwt de sector gezamenlijk aan een productief innovatie-ecosysteem.

Relevante kerndoelen:

- Vitale burgers
- Betaalbare zorg
- Verhoging kwaliteit van leven

Opzet rondetafelbijeenkomsten en interviews

Doel

Inventariseren van kansen en belemmeringen die innovatieve investeringen in de deeleconomie, op het gebied van groene groei, (on)mogelijk maken, door middel van onderzoek naar:

- Welke markttechnische kansrijke deeleconomie innovaties kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van groene groei of groei vergroenen? Welke trends zien we ontstaan?
- Welke wet- en regelgeving belemmeringen spelen hierbij? En welke regels kunnen juist stimuleren?
- Hoe zorg je voor een uitrol van de kansen, en voor een grotere impact van de deeleconomie op het gebied van groene groei? Wat zijn 'best practices' waar ondernemers van kunnen leren?

De centrale onderzoeksvraag luidt: op welke punten is wijziging van regelgeving nodig om innovatieve investeringen, op het gebied van groene groei, in de deeleconomie te laten slagen?

Resultaat

Een overzicht van kansen en belemmeringen in de deeleconomie voor innovatieve investeringen van ondernemers in groene groei.

Methodologie

Perspectief: het onderzoek zal kijken vanuit ondernemers met huidige casuïstiek én vanuit het verkennen van nieuwe mogelijkheden voor ondernemers (nieuwe verdienmodellen, business modellen voor sectoren).

In het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende bronnen en methoden:

- Verkenning speelveld en initiatieven, binnen en buiten de overheid (vb. Serious Ambtenaar, Green Wish, initiatieven klankbordgroep, 5e Vrijplaats Circulaire Economie etc.)
- Interviews met ondernemers (MKB, grote bedrijven, traditionele aanbieders en start-ups
- Rondetafels met spelers (ondernemers, beleid, toezicht, particulieren), cross-sectoraal over thema's/trends binnen de deeleconomie. Gevraagd werd: wat zijn de kansen en tegen welke (toekomstige) belemmeringen loop je hierbij aan?

Aan tafel

15 minuten, inleiding

- Visie en missie shareNL
- Intro collaborative economy aan de hand van het ecosysteem
- Intro op Groene Groei: “Groene groei = efficiënter gebruik.”
- Proces: rapportage onderzoek wordt gedeeld voor officiële publicatie.

30 minuten

1. Kansen, voorstelronde waarbij iedereen zijn onderneming /organisatie introduceert en uitweidt over de verschillende kansen.
   a. Welke kansen worden er nu gepakt?
   b. Welke plannen liggen er in de nabije toekomst?
   c. Hoe ziet deze markt er over vijf jaar uit? Wie plukken daar de vruchten van?

30 minuten

2. Belemmeringen. Nieuwe ronde waarbij we gezamenlijk brainstormen welke belemmeringen er spelen binnen de *collaborative economy*.
   a. Gelijk speelveld?
   b. Verzekeringen?
   c. Product design?
   d. Belasting?
   e. Informatievoorziening platformgebruikers?
   f. Status platformgebruikers? (Loondienst / ZZPer / etc.)
   g. Sociale zekerheden?
   h. Samenwerking overheid – platformen?
   i. Samenwerking bestaande organisaties – platformen?
   j. Bekendheid en gedragsverandering?
   k. Financiering?

Pauze – 10 minuten

30 minuten

3. Speelse laatste ronde, vrij denken over de verschillende proeftuinen (samenwerking tussen deelplatformen, bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen, etc.) en experimenten die de komende periode gedaan zouden kunnen worden. Geen belemmeringen, maar wel nadenken over welke resultaten er uit voort zouden kunnen komen.

Dankwoord - 5 minuten

Na afloop:

- Specifieke belemmeringen opvragen via e-mail. Vraag aan de expert binnen je organisatie welke specifieke belemmeringen er nu spelen? Zo specifiek als op ruimteinregels.nl.
- Interviews met de relevante personen binnen de organisaties. Focus op juridische kennis, en wet- en regelgeving kennis.

Overzicht kansen en belemmeringen

Deze bijlage biedt een overzicht van de kansen en belemmeringen die zijn opgehaald tijdens dit onderzoek. Om de privacy van de participanten in dit onderzoek te waarborgen, hebben we ervoor gekozen om geen namen te vermelden bij de kansen en belemmeringen, tenzij hier uitdrukkelijk toestemming voor is verleend.

Het programmateam Ruimte in Regels van het ministerie van Economische Zaken ontvangt dit overzicht, inclusief contactgegevens, om de kansen en belemmeringen verder op te pakken.

Groene groei en deeleconomie

Kans: Meedoen
Een groeiende deeleconomie is wenselijk in het kader van groene groei. Alle lagen van de overheid nemen deel aan het economisch verkeer. De meest directe manier om de deeleconomie te doen groeien, is door overheden op alle niveaus aan te sluiten op deelplatformen.

Overheden hoeven niet langer alles te bezitten, maar hetgeen wat de overheid bezit, bestaat per definitie uit publieke middelen en zou daarom zo goed mogelijk ‘gedeeld’ moeten worden.

Belemmering: Nieuwe mogelijkheden zijn nog onbekend
Het concept dat producten en diensten ook lokaal beschikbaar zijn en van buurtgenoten afgenomen kunnen worden, is nog relatief onbekend in Nederland. Hierdoor is het moeilijk voor nieuwe deelinitiatieven om van de grond te komen. Door burgers op de hoogte te brengen van de nieuwe mogelijkheden binnen de deeleconomie kan groene groei gestimuleerd worden.

Overheid en consumentenbelangen (O-C)

Belemmering: Grens ondernemer / privépersoon niet duidelijk
Een fundamenteel probleem is het vaststellen van de scheidslijn tussen een privépersoon en een onderneming. Er heerst onduidelijkheid over deze scheidslijn en deze onduidelijkheid kan mensen van deelgedrag weerhouden. Dit komt voornamelijk vanwege het risico op een verplichting om BTW af te dragen en vanwege de administratieve verplichtingen, die ondernemerschap met zich meebrengt. Dit zijn flinke belemmeringen voor mensen die incidenteel eigendommen verhuren via deelplatformen. Zo stelt een deeleconomieplatform: “Een van de belangrijkste aandachtspunten op dit moment, is de onduidelijkheid rond de belastingwetgeving. We krijgen hierover verschillende signalen, er wordt geen duidelijkheid geboden vanuit de Belastingdienst.[34] Dit schrikt (potentiële) deelnemers af en staat zo de verdere ontwikkeling van de deeleconomie in de weg. Veel mensen beginnen er simpelweg niet aan, wanneer ze niet precies weten welke consequenties het heeft voor hun belastingaangifte. Het is dus erg gewenst dat die duidelijkheid er komt.”

34) Voor het delen van een woning is er wel een toelichting bij de Belastingdienst: www.belastingdienst.nl/

Belemmering: Burger verkeert in onwetendheid over risico's en verantwoordelijkheden Signalen vanuit de overheid en de groei van nieuwe deelplatformen kunnen bij burgers het gevoel opwekken dat nieuwe diensten veilig zijn. Sommige websites presenteren zichzelf als officieel platform of orgaan (zoals de Nederlandse Vereniging van Deelplatformen). Andere platformen maken gebruik van de bekende termen zoals 'huren en lenen' of 'gratis', terwijl de overeenkomsten die hieraan ten grondslag liggen, modificaties zijn van de bekende overeenkomsten en misschien zelfs als onbenoemde overeenkomsten moeten worden gekwalificeerd. De aansprakelijkheidsverdeling is bijvoorbeeld anders dan gebruikelijk. Hierdoor kunnen gebruikers voor verrassingen komen te staan. Vanuit het autonomiebeginsel in het privaatrecht en de rechtszekerheid, is het raadzaam om burgers actief op deelplatformen te informeren over de consequenties en risico's die daarbij komen kijken.
Belemmering: Verzekeringen dekken de risico's voor consumenten niet volledig Dat de aansprakelijkheidsverdeling anders is dan gebruikelijk, is iets waar verzekeraars op kunnen inspelen. Op dit moment zijn gebruikers vaak dubbel verzekerd voor het ene risico, maar niet verzekerd voor het andere risico. Dit komt doordat de bestaande verzekeringen niet zijn toegesneden op de nieuwe 'deelovereenkomsten'.
Belemmering: De regels met betrekking tot bruikleen, waar de juristen/overheid momenteel gebruik van maken is verouderd De regels met betrekking tot bruikleen, waar de juristen en de overheid momenteel gebruik van maken, zijn tekstueel verouderd.[35] In de jaren '90 is ter gelegenheid van het ontwerp van het Nieuwe Burgerlijk Wetboek een nieuwe regeling voor bruikleen geschreven, welke toen niet ingevoerd is, vanwege gebrek aan interesse. Deze regeling is duidelijker geformuleerd dan de huidige regeling in Boek 7A. Het is de moeite waard om te kijken of deze regeling alsnog (met eventuele aanpassing) ingevoerd kan worden, om de kenbaarheid van het recht voor consumenten te waarborgen.[36]
Belemmering: Samen een product aanschaffen is juridisch ingewikkeld Het samen aanschaffen van producten is juridisch gezien onduidelijk. Gezamenlijk bezit dient net zo eenvoudig te zijn als individueel bezit.
Belemmering: Het ontwikkelen van verzekeringsproducten geschikt voor de deeleconomie wordt bemoeilijkt door wet- en regelgeving Een verzekering voor een gebruiker, die zelf geen eigenaar is van het desbetreffend goed, is niet altijd mogelijk. Bijvoorbeeld een auto. In de wetgeving wordt uitgegaan van een verzekeringsplicht voor de eigenaar van het voertuig. Daar zijn allerlei zaken aan gekoppeld. Zo heeft de eigenaar een verzekeringsplicht, ontvangt de eigenaar de boetes etc. Dat levert bij de deeleconomie, die uitgaat van gebruik in plaats van bezit, soms problemen op. Een gebruiker kan bijvoorbeeld geen verzekering afsluiten, want dat accepteert het RDW (dienst wegverkeer) niet op basis van de wetgeving.
Belemmering: Consumenten met een uitkering doen niet mee vanwege angst voor verlies uitkering Daar waar deelplatformen werklozen weer in beweging kunnen krijgen, weerhoudt nu de angst voor het verlies van de uitkering mensen van deelname.
Kans en belemmering: Reputatie en vertrouwen De online reputatie van burgers is van belang wanneer zij willen acteren op online marktplaatsen. Mensen moeten elkaar immers kunnen vertrouwen, alvorens er een transactie aangegaan wordt. Doorgaans zijn twee elementen van belang om de reputatie van een persoon te construeren. Allereerst verificatie: veel online marktplaatsen voeren een aantal *checks* uit, wanneer nieuwe personen zich aanmelden. *Checks* kunnen bestaan uit het verifiëren van paspoort, mailadres, telefoonnummer of accounts op sociale media. In Frankrijk biedt La Poste een verificatiesysteem, waarbij bezorgers de echtheid van online aangemelde personen kunnen checken.[37] Verificatie zorgt voor zekerheid omtrent de echtheid van een persoon, en zijn of haar gedrag in het verleden. Wanneer een persoon eenmaal actief is op een online marktplaats, bouwt hij of zij zijn of haar reputatie verder op dankzij een reviewsysteem. Hoe beter de reviews zijn, die een persoon krijgt, hoe groter de kans op het succesvol aanbieden of afnemen van producten of diensten.

35) Zie artikel 7A:1777 e.v. BW.

36) Interview mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen. Zij schreef over de juridische uitdagingen en complicaties bij bruikleen, transport en huur via deelplatforms in het Maandblad voor Vermogensrecht, aflevering 6 (2015) getiteld: Kwalificatie en rechtspluralisme in 'de deeleconomie'.

37) www.idn.laposte.fr/

Hoe beter consumenten op online marktplaatsen in kunnen schatten met wie zij een transactie aangaan, hoe veiliger de transacties worden. Verschillende ondernemers gaven aan dat de overheid hier een flinke bijdrage aan kan leveren door de eigen systemen, zoals DigiD, open te stellen voor deelplatformen. Een kanttekening hierbij is dat volgens enkele ondernemers de gebruiksvriendelijkheid van DigiD wel omhoog moet, voor zij zullen overwegen om het te implementeren binnen het eigen deelplatform.

Privacy en reputatiedata
De dataverzameling bij verificatie- en reviewsystemen is een gevoelig thema, dat raakt aan de bredere discussie over privacy. Een aantal ondernemers geeft aan dat ze de ratingsystemen liefst zelf in handen houden, waarbij expliciet werd benoemd dat ze het niet zagen als taak van de overheid. Hier speelt ook een commercieel belang voor de ondernemers, de reputaties zijn immers geld waard. Gelijktijdig ontstaan er in de markt ook overkoepelende bedrijven, die zich specialiseren in het opbouwen van online reputaties van individuen. Bijvoorbeeld bedrijven als Traity of eRated[38], die mensen een 'online paspoort' verkopen, waarmee zij een reputatie op kunnen bouwen, los van individuele marktplaatsen. Hier ontvouwt zich een fundamentele discussie: wie is eigenaar van de reputatiedata?

Het is wenselijk dat burgers zich zo vrij mogelijk kunnen bewegen tussen verschillende online marktplaatsen. Echter ontstaat er nu een risico op een 'marktplaats lock-in', waarbij mensen actief moeten blijven op marktplaatsen, simpelweg omdat het niet mogelijk is om de eigen reputatie mee te nemen. Het is dan kiezen tussen actief blijven op de bestaande marktplaats, of helemaal opnieuw beginnen op een andere marktplaats.

Belemmering: reviews kunnen stigmatiserend en discriminerend zijn
Een andere fundamentele kwestie is de betrouwbaarheid van het reviewsysteem. Er is geen garantie dat reviews eerlijk worden ingevuld, daarnaast kunnen stigmatisering en discriminatie een rol spelen en blijkt de online reputatie manipuleerbaar. Hierbij moet gezegd worden dat de reviewsystemen op de grote deelplatformen voor een enorme kwaliteitsimpuls gezorgd hebben en over het algemeen goed functioneren. Toch is er actie nodig vanuit de overheid, omdat de anonimiteit verdwijnt, maar het nieuwe systeem niet perfect is: "In de oude economie was er anonimiteit en werd iedereen juridisch op dezelfde manier beschermd. Wanneer mensen zelf gaan oordelen, gaan er sociale processen spelen die niet voor iedereen gunstig zijn. Bovendien kunnen mensen een slechte review niet aanvechten." Op dit moment bestaat er dus een risico voor mensen dat slecht gedrag, terecht of onterecht, levenslang invloed heeft op hun deelname in de maatschappij en het economisch verkeer.

Kans: Stimuleer de gedragsverandering
De overheid zou de deeleconomie een duw in de rug kunnen geven door een sterke eigen visie uit de dragen: "Als de overheid zegt: ‚We geloven in de deeleconomie, dan kweekt dat ook vertrouwen bij consumenten en bedrijfsleven." Wanneer de overheid geen visie heeft, kan het belemmerend werken, zoals het bijvoorbeeld bij de OV-fiets het geval was: "De overheid heeft niet lekker meegewerkt, ze hebben geen actieve rol gespeeld om het verder te helpen. Ze waren er niet tegen, maar ook niet proactief. Subsidies waren lastig. Ze wilden geen launching customer zijn. Pas toen het eenmaal doorgebroken was, ging de overheid meedoen. Het ministerie was neutraal, ik bedoel het niet negatief, maar als ze positief waren geweest dan was het sneller van de grond gekomen."

Mobiliteit

Kans: Maak autodelen aantrekkelijk
Verschillende partijen benadrukken de positieve impact van autodelen en vinden dat een reden voor de overheid om het te stimuleren: "Hybride en elektrische technologieën worden fiscaal gestimuleerd, maar voor autodelen is geen enkele stimulans. Autodelen verdient dit, aangezien het een reële en directe bijdrage levert aan het verminderen van de omvang van het wagenpark, en het intensiever gebruik van de resterende auto's bijdraagt aan het sneller verjongen van het wagenpark. Bij privéauto's zou dit middels de wegenbelasting kunnen worden verrekend en voor leaserijders zou korting op de bijtelling een uitstekend medium zijn.

38) www.traity.com/ ; www.erated.co

Belemmering: Onduidelijkheid over wegenbelasting camper en deelauto
De implicaties van het incidenteel verhuren van een (privé-)camper zijn niet duidelijk: “Stel een camper is in particulier eigendom en wordt sporadisch verhuurd. Dient in dit geval voor de wegenbelasting halftarief betaald te worden of blijft kwarttarief gelden? En hoeveel mag iemand bijverdienen per kwartaal voordat halftarief gaat gelden?” Soortgelijke vragen ontstaan omtrent deelauto’s en hoe het precies zit met wegenbelasting en bijtellingen.

Kans: Maak subsidies voor het OV beschikbaar voor autodelen[39]
Auto- en rittendelen kan een uitkomst zijn in krimpgebieden om vervangende oplossingen te bieden voor het OV. Sommige buslijnen kunnen geschrapt worden, wanneer het lukt om bestaande capaciteit te activeren met behulp van deelplatformen. Een deel van de besparing op de OV-subsidies zou dan naar het auto- en rittendelen kunnen. Buiten de steden kan onderzocht worden hoe autodelen is te combineren met openbaar vervoer, bijvoorbeeld ter vervanging van sommige buslijnen.

Energie

Belemmering: Moeilijke uitvoering Postcoderoos (PCR)-regeling zorgt voor terughoudendheid bij consumenten
Binnen de energiebranche heb je meerdere wegen vanuit de overheid om duurzame energieopwekking te promoten, de SDE+regeling, de Postcoderoos (PCR)-regeling en salderen[40]. De postcoderoos is in het leven geroepen om lokaal energie - op afstand - te produceren en te benutten, zodat ook het energienetwerk zo min mogelijk wordt belast. In theorie is dit ideaal voor zonnedaken en windmolens. Zo kunnen mensen zonder geschikt dak toch profiteren van duurzame energie. Alleen blijkt het toch een stuk moeilijker in de praktijk.

De nadelen op een rij:

- Er kan door de postcodebelemmering maar een kleine groep mensen worden aangeschreven.
- Alle huidige initiatieven van postcoderoosregelingen zijn exclusief met 1 energieleverancier, dus een hele hoge *lock-in* voor de deelnemers.
- Elk project begint weer bij nul.

Een deelnemer van een postcoderoosproject moet, om te investeren, in het juiste postcodegebied wonen en blijven wonen gedurende de looptijd van het project. Bij verhuizing is de deelnemer verplicht tot verkoop van de investering. Daarbij komt ook nog eens dat, tijdens de looptijd, niet gewisseld kan worden van energieleverancier. Om met al deze voorwaarden genoeg mensen bij elkaar te krijgen om een duurzaam energieproject te financieren, is een hele grote uitdaging.
De uitvoerig ervan is alleen zo dat er nog bijna geen succesvolle PCR-regelingen zijn op dit moment en zelfs met de verhoging van de PCR regeling naar 9 cent, het nog vaak niet rendabel is.

Dat heeft voor de platform die zonne-energie in Nederland wil stimuleren twee nadelen:

- “Wij als platform nu wel moeten uitleggen dat iedereen kan investeren in zonne-energieprojecten die op ons platform staan, omdat wij (tot nu toe) niet gebruik maken van PCR-regeling, maar van de SDE+-regeling. Oftewel de consument is in de war en snapt niet hoe het zit en haakt daarom af, omdat hij/zij denkt in de buurt te moeten wonen.”
- “Wij hebben een grote databank met klanten die graag in zonne-energie willen investeren: terwijl onze klanten enthousiast zijn voor investeringen in zonne-energie moeten wij ze uitsluiten als we wel besluiten een PCR-project op te pakken. Dus de PCR aanpak is totaal niet schaalbaar en dus kan deze aanpak moeilijk gaan vliegen. Dit terwijl we juist een versnelling nodig hebben van duurzame energie projecten.”

Belemmering: Greenwashing
Energieplatformen uit de deeleconomie stellen dat grote spelers op de energiemarkt, grijze stroom onterecht als groene stroom verkopen. De markt is voor consumenten moeilijk te doorgronden en niet transparant. Er zijn wel organisaties als WISE[41], een consumentenorganisatie die energiebedrijven analyseert aan de hand van verschillende criteria. De reputatieschade is enorm als er greenwashing plaatsvindt (zie o.a. recente schandalen in de auto-industrie). Consumenten die groene stroom echt belangrijk vinden, kunnen online informatie hierover vinden en aanbieders passen hun aanbod aan na negatieve publicaties.

39) Opgehaald in proces naar Green Deal

40) voor levering van energie met zonnepanelen aan energieleverancier geldt een vrijstelling als de btw lager is dan 1345 euro per jaar: http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/btw/hoe_werkt_de_btw/voor_wie_geldt_de_btw/eigenaren_van_zonnepanelen

41) www.wisenederland.nl/

Overheid en bedrijfsbelangen (O-B)
Belemmering: Fiscale en juridische consequenties van deeleconomietransacties niet duidelijk De Belastingdienst is niet in staat om nieuwe handelsvormen, die ontwikkeld worden door de verschillende platformen, snel te beoordelen. Daardoor lopen sommige partijen vast in het op orde krijgen van fiscale zaken, zoals BTW en vennootschapsbelasting. "Het probleem ligt niet zozeer bij het niet openstaan voor nieuwe dingen bij de Belastingdienst, maar bij de onduidelijkheid van de definitie van de deeleconomie. De deeleconomie is nog niet voldoende gedefinieerd voor een partij als de Belastingdienst." Er bestaat enthousiasme onder de ondernemers voor een voorlichtingspagina op de website van de Belastingdienst over de deeleconomie.[42]
Belemmering: Wet en regelgeving sluiten niet goed aan Meerdere ondernemers stellen dat wet- en regelgeving niet goed aansluiten op wat zij doen. Echter, wanneer er in de deeleconomie gesproken wordt over wetgeving die ontbreekt, lijkt het alsof de ondernemers een terminologie gebruiken die niet past bij de wettelijke terminologie. "In het jargon van de deeleconomie wordt gesproken over het delen van bezittingen. Juristen willen weten wie eigenaar is en wie gebruiker is. Verder analyseert een jurist de afspraken om de overeenkomst, die partijen zijn aangegaan, te kwalificeren. Ondernemers en start-ups die een business plan ontwikkelen binnen de deeleconomie, spreken over 'delen' of lenen. De definities van overeenkomsten zijn in het Burgerlijk Wetboek echter dwingend. Het maakt niet uit of partijen het delen noemen: na kwalificatie van de rechten en plichten bepaalt de wet of er sprake is van huur of bruikleen of een onbenoemde overeenkomst."[43]
Kans: Experimenteer De deelplatformen gaven aan dat inmenging van de overheid niet altijd even noodzakelijk en wenselijk is. Er is wel vraag naar duidelijkheid en door de overheid ingestelde kaders. "Kom niet direct als overheid met allemaal belemmerende regelgeving, maar kijk aan hoe het zich ontwikkelt." Op dit moment is de deeleconomie nog erg klein en zijn voornamelijk de 'early adopters' hierbinnen actief. Dit biedt kansen om te experimenteren en te leren. Op dit moment worden er op lokaal niveau gelijksoortige experimenten uitgevoerd, worden lessen dubbel geleerd en trappen verschillende gemeenten in dezelfde valkuilen. Het delen van kennis en ervaring kan dit voorkomen en kan overheden in staat stellen om sneller te anticiperen op vernieuwing uit de deeleconomie. Bovendien kunnen gemeenten sneller adapteren dan de rijksoverheid, zodat zij het juiste niveau voor experimenten vormen. Hier liggen twee rollen voor de landelijke overheid: het scheppen van experimenteerruimte in regelgeving en een fysieke (virtuele) ruimte, waar de experimenten zichtbaar worden gemaakt.
Kans: Benut deelplatformen bij de uitvoering van publieke taken De overheid kan vaker de eigen uitdagingen en taken delen met het publiek. Aanbestedingen van de overheid kunnen op een andere manier worden vormgegeven. Nu bouwen aanbestedingen vaak voort op hetgeen al bekend is. Er worden bijvoorbeeld OV-concessies voor 10 jaar uitgeven, terwijl de overheid ook de vraag zou kunnen uitzetten om gedurende een bepaalde tijd, aan een bepaalde mobiliteitsvraag invulling te geven.[44]
Kans: KvK zou loket deeleconomie kunnen openen De Kamer van Koophandel (KvK) is genoemd als een geschikte organisatie om dit loket te activeren.[39] Kanttekening: uit de rondetafelbijeenkomsten kwam naar voren dat de deelplatformen niet zoveel vertrouwen hebben in de KvK: "Ze hebben wel de infrastructuur, maar zijn log en oud." [45]
Belemmering: Verouderde wetten en digitale verhuur (WAHV artikel 8 & Gemeentewet artikel 225 lid 5) Er zijn nog geen regels voor digitale verhuur en er wordt geen rekening gehouden met samenwerking tussen verschillende aanbieders. Het gaat om twee wetten die gemaakt zijn om, wanneer er sprake is van een huurovereenkomst, de tenaamstelling te kunnen wijzigen van een CJIB-beschikking voor een Mulder-feit (**WAHV artikel 8**), of voor een naheffingsaanslag parkeerbelasting (**Gemeentewet artikel 225 lid 5**). Hier volgt een voorbeeld met betrekking tot gedeeld autogebruik.

42) Belastingdienst erkent achter te lopen in de informatieverstrekking, maar ze zijn bezig met het helder naar buiten te brengen. De Belastingdienst geeft verder aan dat hoewel de media het beeld geeft dat ze niet bezig zijn met nieuwe ontwikkelingen, zoals de deeleconomie, terwijl ze er juist wel mee bezig zijn. (bron: gesprek met medewerker Belastingdienst)

43) Interview met mr. Rosalie Koolhoven, universitair docent aan de Faculteit Rechtsgeleerdheid, Rijksuniversiteit Groningen.

44) Opgehaald in proces naar Green Deal.

"Het knelpunt zit hem erin dat, om je te beroepen op een van de bovengenoemde wetten, je een verhuurcontract voor korter dan drie maanden moet hebben. Bij autodate is er sprake van een langdurige overeenkomst met daarbinnen kleine verhuringen die, zonder tussenkomst van een ander persoon, kunnen worden gemaakt door de huurder zelf: digitale verhuur. Dat betekent dus dat er geen schriftelijk document van de verhuurperiode is. Nu is er wel e.e.a. aan jurisprudentie, waaruit blijkt dat bijvoorbeeld een factuur of een ander document, waaruit betalingsverplichting spreekt, voldoende is om een overeenkomst aannemelijk te maken, maar daarmee is het probleem nog niet opgelost. Het andere probleem is natuurlijk dat je iets wat digitaal is niet kunt uitprinten. Je hebt dan geen handtekening op papier. Hoe verstuur je bewijs dat iemand op de knop 'reserveren' heeft geklikt? Natuurlijk is dat ergens digitaal geregistreerd, maar hoe maak je van die enen en nullen een document dat begrijpelijk en betrouwbaar is? Als wij deze informatie uitprinten, wordt dit niet als bewijs geaccepteerd. Als ik de informatie uitprint met de lay-out op mijn scherm meestal wel. Terwijl het exact dezelfde informatie uit dezelfde bron is."
Belemmering: Versnippering lokaal beleid Deelplatformen kennen geen geografische grenzen, maar de uitvoering van wetgeving en de kennis van ambtenaren verschilt van gemeente tot gemeente. Dit maakt het lastig voor deelplatformen om te groeien en zich overal aan de regels te houden. Zo blijken gemeenten bijvoorbeeld langzaam met het realiseren van uitgiftepunten voor deelauto's.[46] "Het tempo waarmee uitgiftepunten van klassiek autodelen tot stand komen, kan oplopen tot drie jaar. Van de 80 gemeenten die klassiek autodelen faciliteren, zijn er maar drie die dit binnen een jaar realiseren. Dit blokkeert de groei van klassiek autodelen."
Kans: Belasting innen via de platformen De deelplatformen beschikken over alle benodigde informatie om verschillende belastingen te kunnen vaststellen, die op gebruikers van toepassing zijn. Verschillende ondernemers zijn bovendien bereid om mee te werken aan het innen van belastingen.[47]
Kans: Stimuleer het beter benutten van goederen fiscaal "Hoge belastingen op arbeid en geen of lage belastingen op grondstoffen, maken het moeilijker om als bedrijf actief met circulair/duurzaam/hergebruik te concurreren met verspillende of vervuilende nieuwkoop. Het is goedkoper om grondstoffen in te kopen, dan arbeid in te kopen. Daardoor is repareren duurder dan produceren. Daarnaast speelt ook het financieren van materialen een rol: "Bedrijven zijn verplicht investeringen af te schrijven. Daarmee schrijf je de materialen en grondstoffen ook af en verklein je dus je activa. Dit stimuleert bedrijven om materialen die ze gebruiken uiteindelijk te dumpen en zorgt daarmee voor meer verspilling." Wanneer het gebruik van een product en niet het bezit centraal staat, zullen fabrikanten eerder geneigd zijn om duurzamere apparaten te ontwikkelen, die langer meegaan: "Nu is het nog zo, dat producenten van apparaten deze ontwerpen om snel kapot te gaan en dat producenten van consumptiegoederen liever meer goederen verkopen. En dat terwijl je met dezelfde materialen en resources een betere belevenis kunt creëren door van een product een dienst (*pay for performance*) te maken."

45) Toevoeging onderzoeksteam hierbij: Eerstelijns voorlichting aan ondernemers loopt via kvk.nl. Daarnaast beheert KvK ondernemersplein.nl waar een integraal overzicht van alle overheidsdienstverlening aan ondernemers wordt aangeboden (partners zijn o.a. de Belastingdienst, UWV, RDW, RvO.nl, CBS). Ook content van bv gemeenten is ontsloten via het ondernemersplein.nl. Dus ook als het gaat om vergunningen, wet- en regelgeving, bijeenkomsten etc. kunnen ondernemers daar terecht. Dit qua digitale voorlichting. Daarnaast heeft KvK nog 19 fysieke kantoren, waarvan 5 grote, de zogenaamde Ondernemerspleinen. Daar wordt voorlichting gegeven m.b.t. diezelfde zaken als hierboven genoemd, wel regionaal gekleurd waar nodig. (bron: interview met een overheidsmedewerker)
Zie ook: kvk.nl/contact/ondernemerspleinen/

46) Opgehaald in proces naar Green Deal.

47) Zie ook: De Tijd, 26-08-2015, Airbnb speelt wereldwijd voor fiscus

Overheid en de markt (O-M)

Belemmering: Ongelijk speelveld tussen verschillende vormen van aanbod
Op dit moment concurreert het *consumer-to-consumer*-aanbod vanuit deelplatformen direct met het bestaande *business-to-consumer* aanbod vanuit het bedrijfsleven. Eén van de oorzaken van het ongelijke speelveld, is dat bedrijven in verschillende markten aan allerlei kwaliteitseisen moeten voldoen, terwijl dit voor het nieuwe aanbod niet geldt, of in elk geval niet duidelijk is. De overheid kan de minimale standaarden, waaronder een deelplatform mag opereren, bepalen en aan de hand daarvan deelplatformen toestaan, dan wel verbieden. De systematiek van vergunningen is hierbij bruikbaar en het meest effectief, wanneer het opgelegd wordt aan de deelplatformen en niet aan de gebruikers, die acteren op de platformen.

Het ontwikkelen van vergunningen vormt een goede mogelijkheid om de bestaande bedrijven, de platformen en de individuen actief op de platformen, dezelfde spelregels op te leggen: “Vergunningen vormen een van de weinige mogelijke instrumenten, subsidies zijn moeilijker aan de maatschappij te verantwoorden. Als overheid moet je niet alles zelf willen regelen, maar ook niet zomaar alle systemen toestaan, want dan raak je de controle kwijt. Tegelijkertijd moet je wel manieren vinden om de technologie de ruimte te geven. De overheid zou vergunningen kunnen geven aan alle bedrijven die aan bepaalde eisen voldoen. Als een bedrijf zich niet aan de afspraken houdt, zou de vergunning ingetrokken moeten worden.”

Een mogelijk probleem aangaande vergunningen, is dat het soms om internationale bedrijven gaat. Het optimaal laten landen van de deeleconomie in Nederland, verloopt het beste zonder aparte regels en controlesystemen: “Als je aparte regels optuigt, dan wil iedereen deeleconomie zijn om andere regels te kunnen gebruiken. Je wilt de regels die er zijn, vertalen naar die drie partijen verhoudingen en vanaf dat punt wil je de normen die er zijn, begrijpen en vertalen.”

Kans: Vergaande automatisering van overheidstaken
Op termijn kunnen de vergunningen doorgevoerd worden in de software van deelplatformen. Transactiekosten binnen de overheid worden lager. Zaken als belastingontduiking en zwart werken kunnen in theorie bijna kosteloos opgespoord worden.

Belemmering: Ontwikkelingen zijn moeilijk behapbaar
Het invullen van de spelregels voor de markt en eventuele stimulansen en beperkingen zijn lastig, nu de scheidslijn tussen ‘deeleconomie’ en bestaande economie vervaagt. Het is niet altijd duidelijk welke activiteiten leiden tot het beter benutten van bestaande capaciteit en welke activiteiten in feite traditionele bedrijfsvormen zijn. Concreet: wat classificeert als een ‘deelauto’ en wat als een gewone huurauto? Beleid kan alleen slagen, wanneer er duidelijke categorieën te onderscheiden zijn en juist dat blijkt problematisch. Het is daarom raadzaam om niet direct te denken in nieuw beleid, maar in experimenten gecombineerd met onderzoek.

Kans: Stimuleer autodelen
Er zijn verschillende manieren genoemd, waarop de markt voor autodelen gestimuleerd kan worden.

Vergunningen:	Verlaag vergunningplafonds voor parkeervergunningen.
Nieuwbouwprojecten:	Incorporeer (ruimte voor) deelauto’s bij nieuwbouw- en verbouwprojecten.[48]
Subsidies:	Includeer auto- en rittendelen in OV-subsidieprogramma’s.

Belemmering: Bestaande arbeidsvoorwaarden
Bestaande arbeidsvoorwaarden zijn gericht op langdurige dienstverbanden. Zowel deelplatformen, waar mensen op flexibele wijze producten en diensten aanbieden, als bestaande bedrijven, hebben steeds meer behoefte aan flexibele arbeid. Het arbeidscontract wordt benoemd als een ‘vertrouwde omgeving’. De sociale zekerheden, die bij de vertrouwde omgeving van het arbeidscontract komen kijken, zijn ook nodig voor flexibel werkenden. Het blijkt lastig om een dergelijk scenario vorm te geven. De overheid heeft de verantwoordelijkheid om sociale zekerheden te waarborgen in een arbeidsmarkt, die met de opkomst van de deeleconomie een nog grotere diversiteit aan werkvormen en inkomstensoorten kent.

48) Opgehaald in proces naar Green Deal.

Belemmering: Wet- en regelgeving niet klaar voor privaat leasen van huishoudelijke apparaten
In lijn met de transitie van bezit naar toegang tot, ontstaan er nieuwe verhuurconcepten, waarbij bedrijven klanten toegang tot de dienst van een product bieden, zonder het product zelf te verkopen. Dit model biedt potentie tot verduurzaming, omdat de producten eigendom blijven van één partij en daardoor gunstiger gepositioneerd zijn voor de circulaire economie. Er ontstaan nieuwe leaseconcepten, waarbij een huishouden het apparaat niet koopt maar least en betaalt voor het daadwerkelijke gebruik. Hier bestaat een risico voor de aanbieder: "Het is nu niet mogelijk om klanten te dwingen om hun huis open te doen, om je bezit op te eisen." Ook komt er steeds meer data beschikbaar die ingezet kan worden om apparaten efficiënter in te zetten en te delen. Maar deze data kan ook ingezet worden ten nadele van klanten. Klanten dienen hiervoor beschermd te worden, maar dat moet niet ten koste gaan van de mogelijkheden tot het ontwikkelen van service business modellen.

Kans: Green Deal Consumptiegoederen Delen
Verschillende partijen zijn enthousiast over het starten van een Green Deal voor Consumptiegoederen Delen, waarbij het beter benutten van goederen centraal staat.

De markt (B-C)

Kans: Bestaande (auto-)leaseaanbod flexibel maken
Het leaseconcept is in de basis een gunstige manier voor bedrijven om in te spelen op de consumentbehoefte van toegang tot, in plaats van bezit. Klanten bezitten de leaseauto niet, zij betalen alleen voor het gebruik. Hier bestaan grote kansen voor innovatieve leaseconcepten waarbij klanten, afhankelijk van de behoefte, verschillende types (of andere producten) kunnen gebruiken in één leasepakket. De onbenutte capaciteit, die ontstaat door het huidige aanbod, wordt geïllustreerd door de uitspraak van een van de rondetafelgasten: "Er zit een paradoxaal element in het leasen. Mijn vrouw en ik hebben beiden een auto, mijn auto is bijna aan vervanging toe. De auto die ik kan leasen, voldoet niet aan de vereisten die ik nodig heb; deze kan bijvoorbeeld mijn zware caravan niet trekken. Ik ga dus misschien een 3e auto aanschaffen, omdat mijn leaseauto mijn caravan niet kan trekken. Wanneer de aanbieder van de leaseauto een 'pluspakket' zou aanbieden, dat je naar je vervoerswensen zou kunnen aanpassen, dan zou ik dat doen en hadden we dit probleem niet."

Belemmering: Nog niet alle leasepartijen staan autodelen toe
De combinatie van leasing en autodelen heeft veel potentie. "Nog niet alle leasepartijen staan autodelen echter toe. In ieder geval zouden de leasepartijen die de Green Deal Autodelen ondertekenden, dat wel moeten doen." Eén mogelijke oorzaak hiervoor is dat de leasepartijen geen vraag zien naar deelauto's bij hun klanten. De klanten, bedrijven, voelen op hun beurt "te weinig druk vanuit hun werknemers om ook deelauto's als optie aan te bieden". "Het invoeren van een leasepakket (inclusief deelauto's) zou kunnen werken, wanneer enkele grote bedrijven met elkaar zouden afspreken dat ze hetzelfde pakket zullen aanbieden aan hun werknemers." De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) kan een rol spelen in het ontwikkelen van modellen, waarbij leasemaatschappijen deelauto's kunnen omarmen. Er zijn business modellen denkbaar waarbinnen ook het delen van privéauto's tussen collega's gestimuleerd wordt.

Kans: Installeer een mobiliteitsbudget per werknemer
In de zakelijke markt krijgen werknemers steeds vaker (de mogelijkheid om te kiezen voor) een mobiliteitsbudget; een zakelijk reisbudget in plaats van een leaseauto of OV-kaart. Bij het kiezen van goedkopere reismodaliteiten valt een deel van de kostenbesparing (meestal 50%) ten goede aan de medewerker. "Je zou een mobiliteitsbudget willen per werknemer. Dan gaan de werknemers bewustere keuzes maken."

Kans: Meer samenwerking tussen deelplatformen en innovatieve bedrijven
Deelplatformen kunnen intensiever samenwerken en onderling meer gaan delen. Veel deelplatformen staan hiervoor open, mits er goede afspraken over worden gemaakt. Veel deelplatformen zijn complementair aan elkaar. Ondanks de bereidheid tot samenwerking, valt dit niet eenvoudig in de praktijk te brengen. Platformen maken in hun nieuwsbrief regelmatig promotie voor andere platformen, maar intensievere samenwerking, die bijvoorbeeld ook het delen van data vergt, ligt een stuk ingewikkelder.

Bijlage III Overzicht kansen en belemmeringen

Kans: Samenwerking tussen deelplatformen onderling en met verzekeraars op het gebied van reputatie en vertrouwen gebruikers Het is duur om een ID-check uit te voeren om de identiteit van de gebruiker op een platform vast te stellen. Het zou voordelig zijn voor de platformen om hierin samen te werken. Dit gebeurt nu nog niet. Daarnaast zou een centrale partij een databank kunnen opzetten voor het delen van ID-checks, en mogelijk ook reviews. Ook maakt het verzamelen van deze data samenwerking met bestaande verzekeraars gemakkelijker. Hoe meer data beschikbaar is, hoe beter verzekeraars risico-inschattingen kunnen maken, “en dan zullen ze [red: de verzekeraars] misschien sneller instappen”. Verzekeraars zouden het bestaande Fraude Informatie Systeem Holland (FISH) kunnen benutten om onbetrouwbare mensen van de platformen te weren.
Belemmering: Producten van verzekeraars passen niet bij de deeleconomie Verzekeraars kunnen de platformen vaak niet het product bieden dat de platformen zoeken. Diverse partijen geven aan dat de huidige verzekeringsproducten uitgaan van bezit en daardoor niet goed uit de voeten kunnen met het delen. Daarnaast speelt ook de kwestie van particulier versus bedrijfsmatig gebruik een rol: “Wanneer is iets particulier gebruik en wanneer niet?” Dit heeft consequenties voor de wijze van verzekeren.
Belemmering: Voor verzekeraars loont het niet altijd de moeite een verzekering te ontwikkelen “Verzekeraars willen een product meteen uitrollen over meerdere platformen en niet voor een specifiek platform. Zolang er geen volume is, is het voor veel verzekeraars niet de moeite waard.” Om verschillende redenen kost het veel tijd om verzekeringsproducten te ontwikkelen. “Midden in de meeting hadden we een product, maar dat moest nog door enorm veel handen”, aldus een ondernemer. Andersom zitten verzekeraars met een enorme regeldruk: “Wanneer een verzekeraar niet goed oplet, lopen deze het risico zomaar een vergunning kwijt te raken.” Een partij waar makkelijker innovatie vandaan zou kunnen komen, het Verbond van Verzekeraars, mag geen rol spelen in de ontwikkeling van nieuwe polissen of producten (naar eigen zeggen). Zo blijft het moeilijk voor deelplatformen en verzekeraars om elkaar echt te versterken.
Belemmering: Autoverzekeringen sluiten autodelen via deelplatformen uit Autoverzekeringen sluiten autodelen via platformen uit, terwijl autodelen zonder platform wel toegestaan is. Dit willen de ondernemers achter autodeelplatformen graag gelijkgetrokken zien, waarbij verzekeringen autodelen zouden moeten faciliteren voor individuen die er gebruik van willen maken. Bijvoorbeeld door dit standaard toe te staan vanaf een bepaald dekkingsniveau of juist als add-on te verkopen, inclusief no-claimbescherming bij schade.
Belemmering: Er mist een goede no-claim verzekering voor autodelen Het ontwikkelen van een goede no-claimverzekering voor autodelen, zal het autodelen een boost geven.
Kans: Informatie bundelen, belangrijk voor inperken risico’s Verzekeraars willen informatie hebben, voordat ze een verzekeringsproduct kunnen en willen ontwikkelen. Hier zien verschillende ondernemers kansen: “Als we de ervaringscijfers bij elkaar brengen en daarmee naar de verzekeraar stappen, dan moet het lukken.” Een andere optie, die werd aangedragen, is dat de platformen samen een verzekeringsproduct ontwikkelen, vergelijkbaar met de aanpak in een Broodfonds. Dit zou de ontwikkeling van een verzekeringsplatform vergen, waar dan een verzekeraar boven hangt.
Kans: Blockchaintechnologie gebruiken om ID’s vast te leggen De Blockchaintechnologie heeft potentie op het gebied van KYC-beleid (know-your-customer-beleid). Dit wordt ondersteund door experts op dit gebied,[49] zoals door David Birch - ID-consultant en expert op het gebied van digitaal geld - tijdens het Nationaal Bitcoin Congres 2015 in Amsterdam.[50]
Kans: Meer samenwerking door proactief gedrag van deelplatformen “Het gaat stukken makkelijker als je zelf met een pilot komt of een voorstel. Hoe concreter je het maakt, hoe beter”, aldus een deelnemer aan een rondetafelbijeenkomst.

49) www.financeinnovation.nl/welke-kansen-biedt-blockchain-nog-meer-david-birch-bitcoincongres/
50) www.bitcoincongres.nl/

Kans: Samenwerking met vastgoedsector De fysieke infrastructuur kan nog op vele manieren beter verbonden worden aan de digitale infrastructuur. In de woorden van een van de deelnemers aan een rondetafelbijeenkomst: “Wij krijgen regelmatig verzoeken van projectontwikkelaars, die graag willen experimenteren met autodelen om zo het aantal parkeervakken te reduceren.” Er zijn ook ondernemers die ervaren dat bedrijven uit de vastgoedsector wel kansen zien in samenwerking, maar moeite hebben met het doorvoeren van de kansen.
Kans: Samen naamsbekendheid genereren Deelplatformen uit verschillende markten kunnen samen een promotiecampagne starten.
Kans: Inspelen op krimpregio’s Deelplatformen kunnen krimpgebieden helpen revitaliseren.
Belemmering: Investeringsklimaat Nederland Vanuit investeerdersperspectief is het alles of niets als het om deelplatformen gaat. “Het zijn ‘winner takes all’-markten, dus als je erin gaat, moet je er ook flink power op zetten en daar zijn we in Europa niet goed in.” Er moet dus opeens veel geld in en het platform moet heel snel groeien om marktleider te kunnen zijn. Het is tekenend dat de paar Europese unicorns[51] stuk voor stuk gefinancierd zijn door Amerikaanse investeerders. Tegelijkertijd vormt de beschikbare hoeveelheid geld het probleem niet, zo stelt een ondernemer: “Er is genoeg geld. Het ligt echter bij pensioenfondsen, die niet weten wat ze ermee moeten.” Een middel dat het Nederlands durfkapitaal kan stimuleren is het EIS/SEIS-schema[52]. Dit blijkt in het Verenigd Koninkrijk bevorderlijk te kunnen zijn voor de investeringen in startups.
Kans: Zichtbaar maken van kosten van bezit De variabele kosten van producten die reeds zijn aangeschaft, zijn relatief laag (bijvoorbeeld van een auto). Mensen schatten hierdoor de kosten van het gebruik van bezit vaak te laag in. Het inzichtelijk maken van de daadwerkelijke kosten door de aanschafprijs om te slaan naar het feitelijk gebruik, kan de deeleconomie stimuleren.
Belemmering: Delen kan overlast geven bij buurtgenoten Het delen van woonruimte via deelplatformen als Airbnb, wordt in bepaalde gevallen door buren ervaren als overlast. Een platform voor het delen van parkeerplaatsen heeft ook van enkele gebruikers een signaal ontvangen dat buren/medebewoners van een pand kritisch zijn. Mogelijk speelt voor meer deelplatformen dat de impact op de directe omgeving, nog in goede banen moet worden geleid.
Belemmering: Onduidelijk voor gebruikers waar de verantwoordelijkheid ligt Het is niet altijd duidelijk waar het deelplatform en waar de individuele aanbieder voor verantwoordelijk zijn. Bijvoorbeeld bij het delen en verhuren van parkeerplaatsen. “Gebruikers verwachten openheid in informatie en dienstverlening als ze een reservering maken voor een parkeerplaats. Dit lijkt een open deur, maar ze verwachten ook dat wij als initiatiefnemer zorg dragen voor de kwaliteit van de parkeerplaatsen en service, die geboden wordt. Toch zijn het de eigenaren zelf die een goede ‘eindservice’ dienen te verlenen. Het zorgt wel eens voor verwarring waar de verantwoordelijkheid voor een goede afhandeling ligt.”
Kans: Ontwikkel Key Performance Indicators (KPI’s) om de waarde van deelplatformen te kunnen vatten en communiceren Probeer de economische, sociale en milieu-impact van deelplatformen in kaart te brengen. Dit zou deze platformen kunnen helpen om de samenwerking aan te gaan met bestaande partijen.

51) Een ‘unicorn’ is een voormalige startup die binnen tien jaar tijd een waardering van $1 miljard heeft weten te bereiken. siliconcanals.nl/startups/eindelijk-met-adyen-er-een-nederlandse-unicorn-wat-betekent-dat-voor-ons-startup-ecosysteem/

52) Meer over het Enterprise Investment Scheme in de UK: gov.uk/government/publications/the-enterprise-investment-scheme-introduction/enterprise-investment-scheme